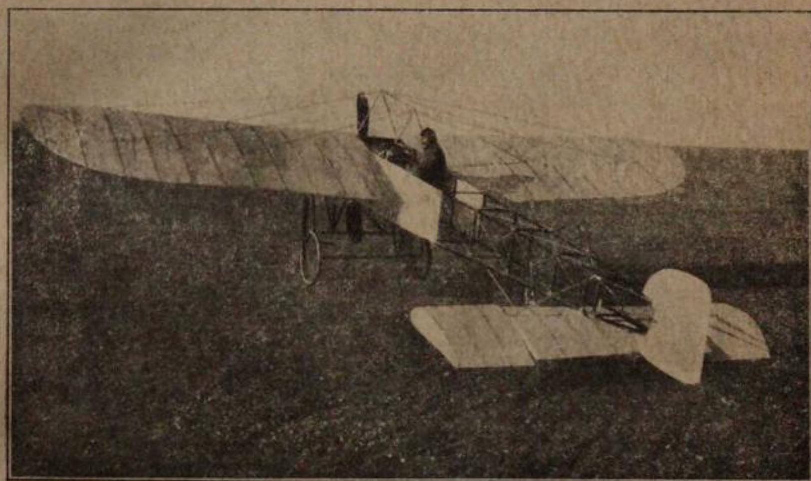
В. Ф. Найденовъ.

АВІАЦІЯ ВЪ 1909 ГОДУ.



Съ 65-ю рисунками въ текстѣ.

Изданіе журнала „Воздухоплаватель".

Цѣна 60 к.

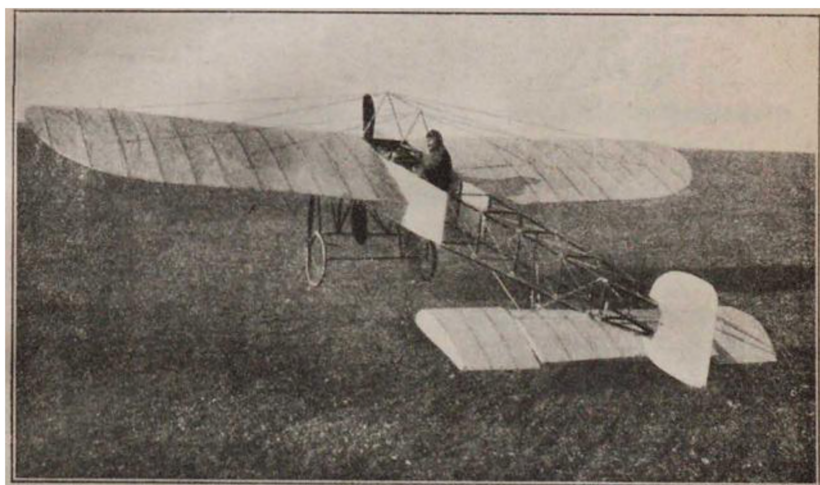
С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Усманова, Вознесенскій просп., № 47.

1910.

В. Ф. Найденовъ.

АВІАЦІЯ ВЪ 1909 ГОДУ.



Съ 65-ю рисунками въ текстѣ.

Изданіе журнала „Воздухоплаватель".



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Усманова, Вознесенскій просп., № 47.
1910.

АВІАЦІЯ ВЪ 1909 ГОДУ.

Къ концу 1908 года результаты успѣховъ выражались слѣдующими данными:

Наибольшая продолжительность полета	2 ч. 20 м. $23^1/_5$ с.
Наибольшее пройденное разстояніе	124 км. 700 м.
Наибольшая высота подъема.	115 м.

Изъ французскихъ авіаторовъ выдѣлились особенно Сантосъ-Дюмонъ, Фарманъ, Л. Делагранжъ, Блеріо, Ферберъ, Эсно-Пельтри и еще нѣсколько человѣкъ, дѣлавшихъ коекакія попытки полетовъ на аэропланахъ, какъ то Ципфель, Леганье, Вельферингеръ, Гупи, Мооръ Брабазонъ, Ганье, де-Катеръ и др.

Изъ французскихъ аэроплановъ получили особенную извѣстность аэропланы бр. Вуазенъ, на которыхъ летали Делагранжъ и Фарманъ, изъ монопланов Сантосъ-Дюмона и отчасти Блеріо, Антуанетъ и Эсно--Пельтри.

Но славу французскихъ авіаторовъ въ 1908 г. затмилъ В. Райтъ, совершавшій полеты съ Августа мѣсяца сначала въ Инодьерѣ и Овурѣ около Ле-Мана, а затѣмъ въ По на югѣ Франціи.

Указанные выше наибольшіе достигнутые результаты принадлежали В. Райту, въ то время какъ изъ французскихъ авіаторовъ на бипланахъ Вуазена Фарманъ далъ наибольшую продолжительность полета 44 м. 31 с., когда имъ было пройдено около 40 км. и Делагранжъ 30 м. 27 сек. и на монопланахъ Блеріо достигъ наибольшей продолжительности полета 8 м. 24 с.

Въ остальныхъ государствахъ шли сравнительно небольшія работы по авіаціи: въ Англіи началъ полеты Коди на собственномъ аэропланѣ и совершалъ полеты М. Брабазонъ на Вуазенѣ, въ Даніи дѣлалъ полеты довольно удачно Элегаммеръ, въ Германіи началъ полеты Граде и въ Америкѣ дѣлалъ полеты Орвиль Райтъ, и кромѣ того образовалось особенное общество, построившее нѣсколько своихъ аэроплановъ, на которыхъ поднимались Балдвинъ, Куртиссъ и др.

Съ начала 1909 года французскіе авіаторы принялись энергично за дальнѣйшее усовершенствованіе аэроплановъ, чтобы догнать далеко опередившихъ ихъ бр. Райтъ.

Анри Фарманъ и Л. Делагранжъ послѣ многочисленныхъ полетовъ убѣждаются во вредѣ вертикальныхъ перегородокъ въ аэропланахъ Вуазена, но строители аэроплановъ настаиваютъ на ихъ необходимости, и поэтому и Фарманъ, и Делагранжъ бросаютъ полеты на аэропланахъ Вуазена; первый изъ нихъ началъ строить свой собственный, а второй сначала началъ учиться полетамъ на аэропланахъ Райта, а потомъ перешелъ къ полетамъ на монопланахъ Блеріо.

Въ началѣ 1909 года Фарманъ построилъ новый бипланъ, который представляетъ собою улучшеніе аэроплана Вуазена (фиг. 1); въ этомъ аэропланѣ вертикальныя перегородки отсутствуютъ; руль высоты соединенъ только четырьмя бамбучинами съ поддерживающими поверхностями, а не четырехграннымъ сооруженіемъ обтянутымъ полотномъ; добавлены рули поперечной устойчивости въ видѣ горизонтальныхъ щитовъ на заднихъ концахъ поддерживающихъ поверхностей; этихъ рулей у Вуазена совсѣмъ нѣтъ. Руль высоты и рули поперечной устойчивости приводятся въ движеніе правою рукою авіатора посредствомъ особой рукоятки; при вращеніи рукоятки впередъ и назадъ вращается руль высоты, при вращеніи рукоятки вправо и влѣво, вращаются рули поперечной устойчивости.

Руль направленія состоитъ изъ двухъ вертикальныхъ плоскостей, расположенныхъ по бокамъ поддерживающихъ поверхностей хвоста, и приводится въ движеніе ногами авіатора. Подъ главными поддерживающими поверхностями расположены два полоза, по обѣимъ сторонамъ которыхъ на-

ходится по парѣ колесъ, ось которыхъ соединена эластичными резиновыми тяжами съ полозьями. При взлетѣ аэропланъ катится на этихъ двухъ парахъ переднихъ колесъ и на двухъ колесахъ подъ хвостовыми поддерживающими поверхностями; при спускѣ на землю, при соприкосновеніи колесъ съ землею, резиновые тяжи растягиваются, и аэропланъ становится на землю полозьями и быстро останавливается на мѣстѣ.

Главные размѣры аппарата слѣдующіе: ширина поддерживающихъ поверхностей 10 м., длина 2 м., общая поддерживающая поверхность 40 кв. м., вѣсъ безъ авіатора около 400 кгр. Площадь руля высоты 4 кв. м., площадь хвостовыхъ поверхностей 8 кв. м.



Фиг. 1. Аэропланъ Анри Фармана (типъ 1909 г.).

Двигатель въ 50 лош. с. съ 7 цилиндрами системы Гномъ, непосредственно соединенный съ двулопастнымъ деревяннымъ винтомъ Шовьера въ 2,6 м. діаметромъ при шагѣ 1 м. 15 см.; винтъ дѣлаетъ 1.200 оборотовъ въ минуту.

Для сооруженія аэроплановъ своей системы Фарманъ построилъ въ Мурмелонѣ около Шалона небольшую мастерскую, которая имѣетъ въ настоящее время довольно много заказовъ и при которой существуетъ школа практическаго обученія полетамъ на аэропланахъ системы Фармана.

Чтобы познакомиться съ работами авіаторовъ въ теченіе 1909 года, мы разсмотримъ по мѣсяцамъ въ хронологическомъ порядкѣ главнѣйшія выдающіяся событія.

Всѣ числа даются по новому стилю.

Январь.

Арманъ Ципфель изъ Ліона, начавшій учиться летать на аэропланѣ Вуазена въ половинѣ ноября, продолжаетъ свои полеты и добивается того, что пролетаетъ около 1,5 км. Въ концѣ января онъ выѣхалъ въ Берлинъ демонстрировать тамъ полеты на аэропланѣ Вуазена.

Въ Исси-Ле-Мулино Вельферингеръ продолжаетъ полеты на Антуанеть IV, на которомъ такъ прославился потомъ Латамъ.

Въ Германіи инженеръ Граде продолжаетъ опыты съ своимъ трипланомъ: въ Бреславлѣ основана мастерская аэроплановъ, въ Берлинѣ инженеромъ Румплеромъ открыто бюро по составленію и разработки проектовъ по авіаціи; въ Шарлотенбургскомъ политехникумѣ основана кафедра воздухоплаванія и авіаціи.

Въ Соединенныхъ Штатахъ морской департаментъ обсуждалъ заказъ четырехъ аэроплановъ; изъ нихъ одинъ долженъ быть готовъ черезъ 5 мѣсяцевъ послѣ подписанія контракта, а остальные три черезъ 8 мѣс.

Скорость требуется 40 миль въ часъ (64,360 км. въ часъ), имѣя на борту кромѣ авіатора еще и наблюдателя; продолжительность полета требуется 4 часа; запасъ бензина на 200 миль; требуется возможность подъема съ морской поверхности безъ какихъ либо специальныхъ приспособленій.

Конгрессъ ассигновалъ военному министерству 2.500.000 фр. на продолженіе опытовъ по воздухоплаванію.

Въ Италіи въ Туринѣ инженеръ Фачіэлли построилъ аэропланъ, поднялся легко, пролетѣвъ болѣе 100 м., но вслѣдствіе поломки руля аэропланъ упалъ и разбился; изобрѣтатель цѣлъ и невредимъ.

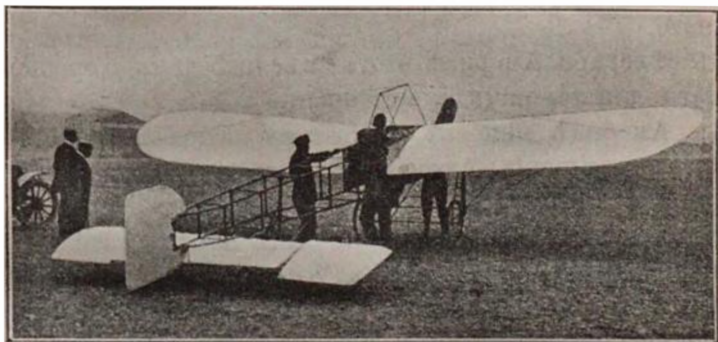
Вильбуръ Райтъ 2 января въ Овурѣ сдѣлалъ съ пассажирами нѣсколько полетовъ. Затѣмъ аэропланъ былъ разобранъ и отправленъ въ По, гдѣ въ январѣ мѣсяцѣ были устроены сараи, мастерскія и жилище для Райта. Больше полетовъ его въ январѣ не было.

Февраль.

Съ начала февраля началъ свои полеты въ Берлинѣ на Темпельгофскомъ полѣ Цинфель на бипланѣ Вуазена; полеты часто происходили при неблагопріятной погодѣ, но они удовлетворили берлинцевъ; Цинфелю полетъ удалось сдѣлать, какъ говорятъ, даже при вѣтрѣ отъ 12 до 14 м. въ секунду.

Mooръ Брабазонъ продолжалъ свое обученье на бипланѣ Вуазена въ Шалонѣ; также и Анри Фурнье началъ учиться тамъ же тоже на Вуазенѣ.

Блеріо въ Исси-Ле-Мулино дѣлаетъ опыты съ своимъ аэропланомъ XI (Фиг. 2).



Фиг. 2. Монопланъ „Блеріо XI".

На югѣ Франціи въ По съ 3-го февраля В. Райтъ началъ продолжать обученіе своихъ учениковъ П. Тиссандье, графа Ламбера и капитана Люка—Жирардвиля.

20 февраля въ По прибылъ испанскій король, присутствовалъ при полетѣ и затѣмъ подробно ознакомился съ устройствомъ аэроплана.

Къ концу февраля П. Тиссандье и гр. Ламберъ подготовились уже самостоятельно управлять аэропланомъ и совершали уже полеты, имѣя въ качествѣ пассажира В. Райта.

Въ Америкѣ журналъ The World объявилъ призъ въ

50.000 фр. для управляемыхъ аэростатовъ или аэроплановъ за пройденное разстояніе въ 142 мили Нью-Іоркъ-Альбани къ столѣтію построенія Фультономъ парохода.

Мартъ.

Погода во Франціи въ это время неблагопріятна для авіаціи; но всѣ авіаторы пользуются всякимъ удобнымъ днемъ, чтобы подготовиться къ наступающему лѣту. Гупи и Блеріо съ своимъ Блеріо XI летаютъ въ Бюкѣ; Сантосъ-Дюмонъ въ Исси-ле-Мулино; Деманс и Латамъ, начавшій свою славную карьеру авіатора, летаютъ въ Шалонѣ на аэропланѣ Антуанетъ IV. Латамъ обладаетъ всѣми качествами хорошаго авіатора; онъ съ первыхъ же шаговъ сдѣлалъ нѣсколько весьма удачныхъ полетовъ и показалъ, что на „Антуанетъ IV" можно очень хорошо бороться противъ вѣтра, даже довольно сильнаго.

Въ сѣверной Америкѣ этотъ мѣсяцъ далъ хорошіе результаты для тамошнихъ авіаторовъ.

Въ Америкѣ еще въ 1908 году основалось общество „Aerial Experiments Association" во главѣ котораго стали Профессоръ Грагамъ Бель и Гленъ Куртисъ.

Этимъ обществомъ построены были послѣдовательно три аэроплана: „Red Wing, „White Wing" и „June Bug". Аэропланы эти были бипланы, при построеніи которыхъ воспользовались опытами и французскихъ авіаторовъ, и бр. Райтъ.

Въ мартѣ мѣсяцѣ на этихъ аэропланахъ Макъ-Карди пролетѣлъ 8 миль въ 11 м. 15 с., Балдвинъ 25 км., Макъ-Карди 32 км. и Ричардсонъ дѣлаетъ полетъ въ 38 м.

В. Райтъ продолжаетъ свое обученіе учениковъ въ По. Всѣ полеты продолжительностью около 20 м. и менѣе, такъ какъ они дѣлаются съ чисто учебною цѣлью или для демонстрированія аппарата. 17 марта въ По прибылъ король Эдуардъ VIII и осматривалъ аэропланъ. 20 марта были заключительные полеты В. Райта въ По. 21 марта В. Райтъ выѣхалъ въ Италію, которая пріобрѣла аэропланы системы бр. Райтъ, и гдѣ В. Райтъ долженъ былъ въ короткій срокъ обучить нѣсколькихъ учениковъ, такъ какъ онъ торопился

вернуться въ Америку, гдѣ ему нужно было сдать свои аэропланы военному министерству.

24 марта ученики Райта сдѣлали полеты на призъ Аэроклуба Франціи за 250 м.; Поль Тиссандье въ 27 м. 59 с. пролетѣлъ 25 км. 250 м. и графъ Ламберъ въ 27 м. 11 с. пролетѣлъ тоже разстояніе.

Обученіе Ламбера заняло 17 уроковъ общею сложностью въ $4^1/_2$ ч., а П. Тиссандье около 4 ч. въ 13 уроковъ.

Третій ученикъ Лука Жирарвиль не кончилъ своего обученія; кажется, оказался неподходящимъ для авіаціи.

Съ этого времени Ламберъ и Тиссандье сами начинають обучать другихъ полетамъ на аэропланахъ бр. Райтъ.

Апрѣль.

Въ Шалонѣ Демане и Латамъ энергично ведутъ свои опыты съ монопланомъ „Антуанетъ IV". 9-го апрѣля Демане выигрываетъ призъ Аэроклуба Франціи за 250 м. послѣ своихъ 5 урокозъ.

Латамъ 17 апрѣля на 3-мъ своемъ полетѣ на томъ же аэропланѣ „Антуанетъ IV дѣлаетъ прекрасный полетъ въ 1.500 м., дѣлаетъ хорошіе виражи на высотѣ 15 м. и отлично спускается.

Капитанъ Бюрга началъ обучаться на „Антуанетъ VI" и въ первые же дни сдѣлалъ нѣсколько полетовъ отъ 100 до 200 м.

29 апрѣля Демане сдѣлалъ полетъ въ 6 км.; на слѣдующій день онъ держится въ атмосферѣ 13 м. 23 с. и, несмотря на вѣтеръ, дѣлаетъ 6 круговъ надъ аэродромомъ; этимъ полетомъ онъ побилъ рекордъ продолжительности полета на монопланѣ, установленный Л. Блеріо 6 іюля 1908 г. въ 8 м.

30 апрѣля Латамъ дѣлаетъ по замкнутой кривой полетъ въ 3 км.

Создателемъ монопланов типа Антуанетъ былъ инженеръ Левавассеръ, онъ же создатель и двигателя Антуанетъ который стоитъ на всѣхъ аэропланахъ Антуанетъ.

Главныя характеристики аэроплана Антуанетъ IV слѣдующія: ширина аэроплана 12,80 м., длина всего аэроплана 12 м. Общая поддерживающая поверхность 30 кв. м. Вѣсъ безъ авіатора 460 кгр.

Руль высоты (фиг. 3) сзади, рули направленія (ихъ два, сверху и снизу руля высоты) также сзади; они служатъ продолженіемъ вертикальной килевой плоскости устойчивости; руль высоты также служитъ продолженіемъ горизонтальныхъ хвостовыхъ плоскостей устойчивости.

Для сохраненія поперечной устойчивости сзади на концахъ поддерживающихъ поверхностей расположены рули поперечной устойчивости, дѣйствующіе въ противоположныя стороны.

Поддерживающія поверхности въ планѣ трапецоидной формы; вогнутость ихъ по кривой круга; уголъ наклона поддерживающихъ поверхностей около 4°.

Подъ переднею частью средней части аэроплана расположены два колеса, ось которыхъ вертикальной стойкой съ пневматическимъ тормазомъ соединена съ среднею фермою аэроплана.



Фиг. 3. Монопланъ „Антуанетъ IV".

Винтъ насаженъ непосредственно на ось двигателя, расположеннаго въ передней части средняго трехграннаго каркаса; винтъ металлическій, двухлопастный діаметръ 2,30 м. при шагѣ 1.30 м. дѣлаетъ около 1.100 обор. въ минуту.

Подъ винтомъ расположенъ предохранительный полозъ съ пневматическимъ буферомъ для предохраненія винта отъ поломки при спускѣ на землю.

Двигатель 8-ми цилиндровый въ 50 лош. силъ.

Аэропланъ Антуанетъ V, совершавшій полеты одновременно съ Антуанетъ IV, отличался отъ него только размѣромъ: поддерживающія поверхности его имѣли 50 кв. м., вѣсъ его безъ авіатора 520 клгр. Колеса разставлены дальше

другъ отъ друга. Подъ поддерживающими поверхностями имѣлись на трети приблизительно отъ концовъ поддерживающихъ поверхностей два полоза для опоры объ землю. Подъ нижнимъ вертикальнымъ рулемъ направленія также имѣлся небольшой предохранительный полозъ.

На этихъ аэропланахъ сначала леталъ Вельферингеръ, потомъ Демане и Латамъ (фиг. 4), и особенно прославился послѣдній.

Антуанетъ VI отъ предыдущихъ отличался только тѣмъ, что вмѣсто рулей поперечной устойчивости (крылышекъ) введено искривленіе поверхностей, какъ и у Райта; это искривленіе поддерживающихъ поверхностей все болѣе и болѣе



Фиг. 4. Губеръ Латамъ на монопланѣ „Антуанетъ IV".

получаетъ права гражданства и вводится послѣдовательно Блеріо, Сантосъ-Дюмономъ и др. авіаторами.

Остальные французскіе авіаторы въ этомъ мѣсяцѣ продолжали свои полеты: Тиссандье и Ламберъ въ По, Блеріо на своемъ „Блеріо XI" въ Бюкѣ, тамъ же Жифруа на REP-II-bis дѣлалъ небольшіе полеты 300—600 м., Сантосъ-Дюмонъ въ Сенъ-Сирѣ, гдѣ онъ 8 апрѣля пролетаетъ на своей „Стрекозѣ" 2500 м., капитанъ Ферберъ въ Жювизи; въ Иссиле-Мулино началъ учиться Ружье на бипланѣ Вуазена. (фиг. 5).

27 апрѣля Анри Фарманъ началъ полеты на построенномъ имъ новомъ аэропланѣ.

В. Райтъ прибылъ въ Италію и съ 15 апрѣля началъ обученіе учениковъ, изъ нихъ остановился на лейтенантѣ Калдерара и къ концу мѣсяца уже достаточно подготовилъ его.

Въ концѣ мѣсяца В. Райтъ вернулся въ Парижъ, соединился тамъ съ братомъ Орвилемъ и сестрою Екатериною, прибывшими въ январѣ въ Европу, отправился вмѣстѣ съ



Фиг. 5. Ружье на бипланѣ Вуазена.

ними въ Лондонъ, гдѣ аэроклубъ Англіи весьма торжественно чествовалъ Райтовъ и поднесъ имъ золотую медаль. Изъ Лондона бр. Райтъ уѣхали къ себѣ въ Америку.

М а й.

Въ Римѣ лейтенантъ Кальдерара продолжалъ полеты на аэропланѣ одинъ и съ пассажирами.

1-го мая Кальдерара поднялся вмѣстѣ съ саперным офицеромъ Савойа, полетъ продолжался благополучно 35 м., но вдругъ двигатель остановился, и аэропланъ съ высоты 9 м. упалъ на землю. По счастью офицеры не пострадали; аэропланъ же потерпѣлъ небольшія поломки.

6 мая по исправленіи аэроплана Кальдерара въ 8 ч. 15 м. утра поднялся одинъ. Аэропланъ сдѣлалъ два круга, поднялся на высоту около 40 м. и по невыясненнымъ причинамъ упалъ на землю. Кольдерара въ безчувственномъ состояніи отнесенъ былъ въ близь лежащую виллу, гдѣ передъ тѣмъ жилъ В. Райтъ, а затѣмъ по перевязкѣ ранъ перенесенъ въ военный госпиталь.

Паденіе объясняютъ поломкою рулей при поворотѣ при сильномъ вѣтрѣ. Говорили также, что Кальдерара впалъ въ какое то обморочное состояніе на аэропланѣ (что будто съ нимъ и раньше было) и выпустилъ рукоятки отъ рулей, но это предположеніе было затѣмъ опровергнуто. Первая причина болѣе вѣроятна.

Черезъ два мѣсяца Кальдерара совершенно поправился и началъ опять прерванные полеты на перестроенномъ заново аэропланѣ.

11 мая В. и О. Райтъ вмѣстѣ съ сестрою прибыли въ Нью-Іоркъ, гдѣ были торжественно встрѣчены несмѣтною толпою народа какъ національные герои. Аэроклубъ Америки въ честь ихъ далъ большой банкетъ.

При прибытіи въ родной городъ Дайтонъ бр. Райты также были привѣтствованы многотысячною толпою при пушечномъ салютѣ.

20 мая П. Тиссандье на аэропланѣ Райта держится въ воздухѣ 1 ч. 2 м. и пролетаетъ 75,5 км.; этимъ полетомъ П. Тисандье опережаетъ Фармана и занимаетъ 3-е мѣсто послѣ бр. Райтъ.

Въ маѣ мѣсяцѣ выдвинулись впередъ монопланы и особенно монопланы Антуанетъ.

20 мая Латамъ впервые на монопланѣ поднимаетъ пассажира и дѣлаетъ полетъ въ 600 м.

21 мая Латамъ поднимается надъ Шалонскимъ полемъ, держится на высотѣ 21 м. въ воздухѣ 9 м., впервые снимаетъ руки со штурваловъ, чтобы привѣтствовать друзей и этимъ доказываетъ устойчивость аэроплана во время полета. Послѣ онъ неоднократно продѣлывалъ тотъ же маневръ, закуривалъ сигару во время полета, разсматривалъ въ бинокль, фотографировалъ и т. д.

22 мая онъ же устанавливаетъ рекордъ продолжительности полета на монопланѣ—держится въ воздухѣ 37 м. 37 с.,

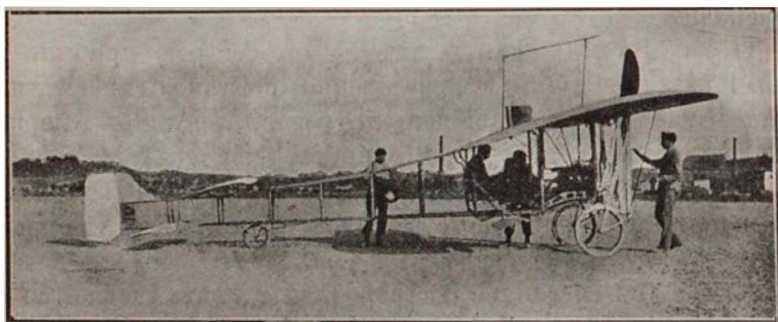
достигая иногда высоты 40 м. Далѣе на „Антуанетъ V“ совершаетъ полетъ въ 18 м. 29 с. со скоростью около 72 км. въ часъ.

Съ 21 мая Блеріо начинаетъ опыты съ новымъ своимъ аэропланомъ „Блеріо XII“, который отличается отъ „Блеріо XI“ большими размѣрами и назначенъ для полетовъ съ пассажирами. Опыты дали хорошіе результаты. (фиг. 6).

Морисъ Жифруа на монопланѣ „REP-II-bis“ продолжалъ въ Бюкѣ свои полеты; ему удаются полеты на 600—800 м.

Къ концу мѣсяца ему удаются полеты въ 4 км. и потомъ въ 8 км. въ теченіе 8 м.; но полеты оффиціально не хронометрированы.

Анри Фарманъ въ Шалонѣ продолжаетъ полеты на своемъ новомъ аэропланѣ.



Фиг. 6. Монопланъ „Блеріо XII“.

На бипланахъ Вуазена летаютъ капитанъ Ферберъ въ Жювизи, Ружье сначала въ Исси-ле-Мулино, затѣмъ также въ Жювизи, де-Катеръ въ Шалонѣ, Делагранжъ въ Жювизи и началъ учится Жанъ Гобронъ, сынъ сенатора, также въ Жювизи.

Французскіе авіаторы дѣятельно готовятся къ интернаціональному испытанію—къ великой недѣлѣ авіаціи Шампаньи, назначенной на Августъ.

Іюнь.

Героемъ этого мѣсяца былъ аэропланъ Антуанетъ съ своимъ пилотомъ Латамомъ.

5 іюня Латамъ совершаетъ на своемъ монопланѣ полетъ

въ 1 ч. 7 м. 37 с., побивая такимъ образомъ даже рекордъ установленный французскими бипланами. Полетъ этотъ совершенъ на разныхъ высотахъ до 40 м. включительно; въ концѣ полета начался дождь, который не остановилъ Латама, и онъ продолжалъ пока можно было и наконецъ, когда уже стало плохо видно, спустился недалеко отъ сарая. Друзья съ тріумфомъ принесли Латама на рукахъ въ сарай.

7 іюня Латамъ выигрываетъ призъ Амбруазъ Гуни въ 1000 фр. за пройденные 5 км. по прямой.

8 іюня Латамъ показываетъ рядъ спусковъ съ застопореннымъ двигателемъ. Онъ поднимается въ 6 ч. 30 м. при довольно сильномъ вѣтрѣ (около 25 км. въ часъ) и показываетъ, что аэропланъ отлично справляется съ вѣтромъ и свободно дѣлаетъ виражи. Застопоривъ на высотѣ около 50 м. двигатель, онъ спускается планирующимъ полетомъ почти до земли, вновь пускаетъ въ ходъ двигатель и плавно взлетаетъ опять вверхъ; этотъ маневръ онъ продѣлалъ трижды передъ восхищенной публикой.

12 іюня Латамъ въ присутствіи группы парламентскихъ дѣятелей сдѣлалъ полетъ въ 40 км. въ теченіе 39 м., поднялся до высоты 60 м. и оттуда спустился съ остановленнымъ двигателемъ планирующимъ полетомъ.

До конца мѣсяца Латамъ продолжалъ свои полеты при разныхъ условіяхъ погоды и вскорѣ сдѣлался однимъ изъ популярнѣйшихъ героевъ.

Блеріо почти весь мѣсяцъ леталъ въ Исси-ле-Мулино на своемъ монопланѣ Блеріо XII, только къ концу опять началъ полеты на Блеріо XI, на которомъ рѣшилъ попытаться перелетѣть Ламаншъ.

Блеріо на своемъ большомъ монопланѣ начинаетъ дѣлать полеты вдвоемъ, беря послѣдовательно Фурнье, механика, затѣмъ Гюйо, совершавшаго въ ноябрѣ мѣсяцѣ полеты у насъ въ Петербургѣ.

12 іюня онъ совершаетъ полетъ съ двумя пассажирами Фурнье и Сантосъ-Дюмономъ на протяженіи 250 м. Это былъ первый случай полета на аэропланѣ трехъ человѣкъ.

26 іюня „Блеріо XI“ держался въ воздухѣ 36 м. 55$^{3}/_{5}$ с.

Фарманъ, Делагранжъ, Сантосъ Дюмонъ, Гобронъ и др. продолжаютъ усовершенствовать свои аппараты.

Въ этомъ мѣсяцѣ начинаютъ свои полеты: Одье-Вандомъ

на бипланѣ своей системы но особенныхъ успѣховъ не достигъ, Поланъ, ранѣе служившій механикомъ на управляемомъ „Ville-de-Paris“, затѣмъ общества „Astra“, началъ съ 7 іюня полеты на бипланѣ Вуазена, на которомъ поставилъ двигатель Гномъ въ 50 лош. с. и въ короткое время сдѣлался героемъ авіаціи и занялъ мѣсто въ ряду первыхъ авіаторовъ (фиг. 7).



Фиг. 7. Поланъ на бипланѣ Вуазена.

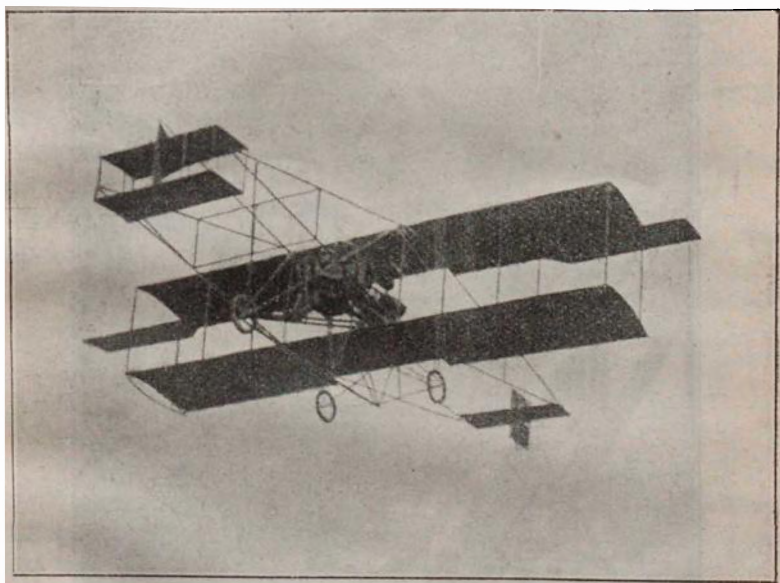
Леганье въ концѣ 1908 г. купилъ у Фармана его бипланъ, передѣланный въ трипланъ и въ январѣ мѣсяцѣ началъ учиться; въ апрѣлѣ мѣсяцѣ выступилъ уже съ нимъ въ Вѣнѣ, на первыхъ порахъ неудачно, но потомъ ему удалось сдѣлать нѣсколько хорошихъ полетовъ.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ онъ выступилъ съ публичными полетами въ Копенгагенѣ, наибольшій полетъ удавшійся ему тамъ, былъ 3 км. въ 4 м. 25 с.

Братья Райтъ 10 іюня были приняты торжественно въ Бѣломъ дворцѣ президентомъ штатовъ Тафтомъ, передавшимъ имъ почетную золотую медаль Аэроклуба Америки. На

слова Тафта: „Америка гордится Вами!“ они скромно отвѣтили: „Благодаримъ! Мы еще только начали, остается еще много сдѣлать!“

Въ Дайтонѣ 17 и 18 іюня были устроены торжественныя празднества, во время которыхъ имъ были поднесены медали штата Огіо, города Дайтона и дипломъ Бакалавра Колледжа de Warlham, въ которомъ обучались оба брата. Вовремя этихъ празднествъ по программѣ должна была быть отвѣтная рѣчь В. Райта. Но вся рѣчь оказалась въ чисто американскомъ духѣ и въ духѣ бр. Райтъ; она состояла изъ двухъ словъ: „Благодарю господа!“



Фиг. 8. Аэропланъ Куртиса.

Въ Соединенныхъ Штатахъ образовалось общество Герингъ-Куртисъ и К° съ капиталомъ 1.825.000 фр. для построенія воздухоплавательныхъ машинъ.

Съ іюня мѣсяца Гленъ Куртисъ началъ свои полеты въ Минеолѣ въ Соединенныхъ штатахъ на своемъ только что оконченномъ бипланѣ. Этотъ аэропланъ особенно отличился на состязаніяхъ въ Реймсѣ, а потомъ въ Бресчіа и занялъ одно изъ видныхъ мѣстъ среди лучшихъ аэроплановъ.

Аэропланъ Крутисъ (фиг. 8)—бипланъ съ небольшимъ хво-

стомъ; онъ имѣетъ поддерживающія поверхности шириною 7,8 м. и длиною 1,4 м., общая поддерживающая поверхность немного болѣе 20 кв. м. Общій вѣсъ аппарата 250 кгр. Въ 3-хъ метрахъ впереди поддерживающихъ поверхностей расположенъ



Фиг. 9. Гленъ Куртисъ на своемъ аэропланѣ.

двойной руль высоты съ двумя треугольными вертикальными плоскостями устойчивости, какъ у Райта: обѣ поверхности руля имѣютъ около 2 кв. м. Сзади аэроплана имѣется хво-

стовая горизонтальная плоскость около 1 кв. м., перпендикулярно къ которой сверху и снизу расположены рули направленія. Для поддерживанія поперечнаго равновѣсія между поддерживающими поверхностями у крайнихъ переднихъ стоекъ расположены горизонтальные рули, соединенные троссомъ, который передвигается при помощи рукоятки рычага, прикрѣпленнаго къ плечу авіатора: нагибаніемъ туловища вправо или влѣво Куртисъ можетъ заставить одинъ горизонтальный руль подняться, другой—опуститься. Подобнымъ же способомъ производится искривленіе поддерживающихъ поверхностей въ аэропланѣ Сантосъ-Дюмона № 20.

Аэропланъ по поверхности земли катится на трехъ колесахъ: одно спереди и два сзади.

Двигатель системы Куртисъ о 4 цилиндрахъ въ 40 лош. с. вращаетъ деревянный въ 1,8 м. діаметромъ винтъ, который дѣлаетъ около 1300 оборотовъ въ минуту.

Вѣсъ двигателя 38,1 кгр., магнето высокаго напряженія вѣситъ 5,5 кгр.

Весь аппаратъ построенъ изъ Орегонской ели и отличается большою легкостью вѣса.

Фиг. 9 изображаетъ Г. Куртиса, сидящаго за штурваломъ.

Іюль.

3 Іюля Гобронъ, начавшій только что полеты на бипланѣ Вуазена, дѣлаетъ хорошій полетъ продолжительностью 8 минутъ, затѣмъ беретъ съ собою на аэропланъ Г-жу Каллье и Г-на Альмейда и съ ними дѣлаетъ полетъ въ теченіе 8 минутъ на высотѣ около 5 м.; это послѣ Блеріо второй случай подъема 2-хъ пассажировъ.

Въ этотъ же день въ Дуэ Блеріо держится въ воздухѣ на своемъ № 12 въ теченіе 47 м. 17 с. и пролетаетъ 47 км. 277 м., дѣлая, слѣдовательно, около 60 км. въ часъ.

Легкая аварія въ двигателѣ помѣшала Блеріо сдѣлать часовой полетъ.

4 Іюля Блеріо на своемъ аэропланѣ Блеріо XI въ Жювизи летаетъ на призъ Э. Арчдеакона и держится въ воздухѣ 50 м. 8 с.

Съ 5 по 13 Іюля никакихъ полетовъ вслѣдствіе дождливой погоды не было.

Латамъ съ своимъ монопланомъ „Антуанетъ" прибылъ въ деревушку Sangatte около Кале и сталъ готовиться къ перелету черезъ Ламаншъ.

Графъ Ламберъ также прибылъ съ аэропланомъ Райта въ Кале для участія въ состязаніи на призъ газеты Daily Mail.

13 Іюля Блеріо на монопланѣ № XI дѣлаетъ полетъ изъ Этампа въ Орлеанъ съ остановкой на короткое время въ пути. Весь путь въ 41 км. 200 м. сдѣланъ былъ въ 44 мин. Такимъ образомъ Блеріо былъ совершенъ второй полетъ внѣ аэродрома изъ одного города въ другой черезъ поля, лѣса, деревни и т. д.

Этимъ полетомъ онъ выигралъ призъ аэроклуба Франціи въ 9000 фр. (5000 фр. какъ пилотъ и 4000 фр. какъ конструкторъ).

Черезъ 35 мин. послѣ спуска аэропланъ былъ разобранъ и въ такомъ видѣ доставленъ на буксирѣ автомобиля въ Парижъ.

15 Іюля Поланъ, начавшій летать только съ конца Іюня на бипланѣ Вуазена, на которомъ былъ поставленъ моторъ Гномъ, дѣлаетъ прекрасный полетъ и побиваетъ французскіе рекорды продолжительности полета на бипланѣ (послѣдній рекордъ былъ полетъ П. Тиссандье 20 мая 1 ч. 2 м. и $57^1/_2$ км.). Поланъ пролетѣлъ въ 1 ч. 15 м. 17 сек. 47 км. зарегистрованныхъ, въ дѣйствительности же было пройдено не менѣе 70 км. Полетъ совершался на высотѣ въ среднемъ 30 м., временами же Поланъ поднимался до 70 м.

Послѣ сборки аэроплана Латамъ при первой благопріятной погодѣ 13 Іюля пробуетъ свой аэропланъ, но послѣ полета въ 15 м., спускается и при спускѣ на землю терпитъ легкую аварію.

Погода даетъ возможность попытаться перелетѣть Ламаншъ только 19 Іюля.

Въ 5 часовъ утра Латамъ на аэропланѣ „Антуанетъ IV" поднимается надъ французскимъ берегомъ, сразу забирается на значительную высоту, чтобы избѣжать вліянія вихрей, существующихъ здѣсь вслѣдствіе крутыхъ и высокихъ береговъ Ламанша, и направляется на Дувръ. Слѣдомъ за нимъ идетъ миноносецъ Harpon, который сразу же начинаетъ от-

ставать отъ аэроплана; черезъ короткій промежутокъ времени аэропланъ исчезъ изъ глазъ толпы, слѣдившей за нимъ съ Французскаго берега, а затѣмъ и изъ глазъ наблюдателей съ миноносца. Проходитъ продолжительное время—никакихъ извѣстій, наконецъ получается свѣдѣніе, что Латамъ въ 16 км. отъ французскаго берега долженъ былъ опуститься на воду вслѣдствіе порчи двигателя. Когда минутъ черезъ 20 къ нему подошелъ миноносецъ, то Латамъ хладнокровно покуривалъ сигару, усѣвшись на бортъ своего сидѣнія, такъ какъ въ нижнюю часть помѣщенія пилота проникла вода. Аэропланъ былъ извлеченъ изъ воды, причемъ онъ сильно пострадалъ и потребовалъ почти мѣсячной починки.



Фиг. 10. Аэропланъ Блеріо XI въ воздухѣ.

Послѣ своего полета изъ Этампа въ Орлеанъ Блеріо прибылъ также съ своимъ аэропланомъ № XI въ Кале и записался въ участники состязанія на призъ Daily Mail.

24 Іюля выясняется, что погода улучшается и на слѣдующій день назначается полетъ черезъ Ламаншъ.

На слѣдующій день въ 4 ч. 41 м. утра Блеріо на своемъ № XI съ моторомъ Анзани, поставленнымъ на аэропланъ передъ полетомъ изъ этампа въ Орлеанъ вмѣсто стоявшаго до тѣхъ поръ мотора Эсно-Пельтри поднимается и дѣлаетъ пробный полетъ вдоль берега въ теченіе 10 мин. и направляется на Дувръ (фиг. 10).

За Блеріо послѣдовала миноноска Escopette, которая также сразу сильно стала отставать отъ аэроплана; на миноноскѣ находилась жена Блеріо.

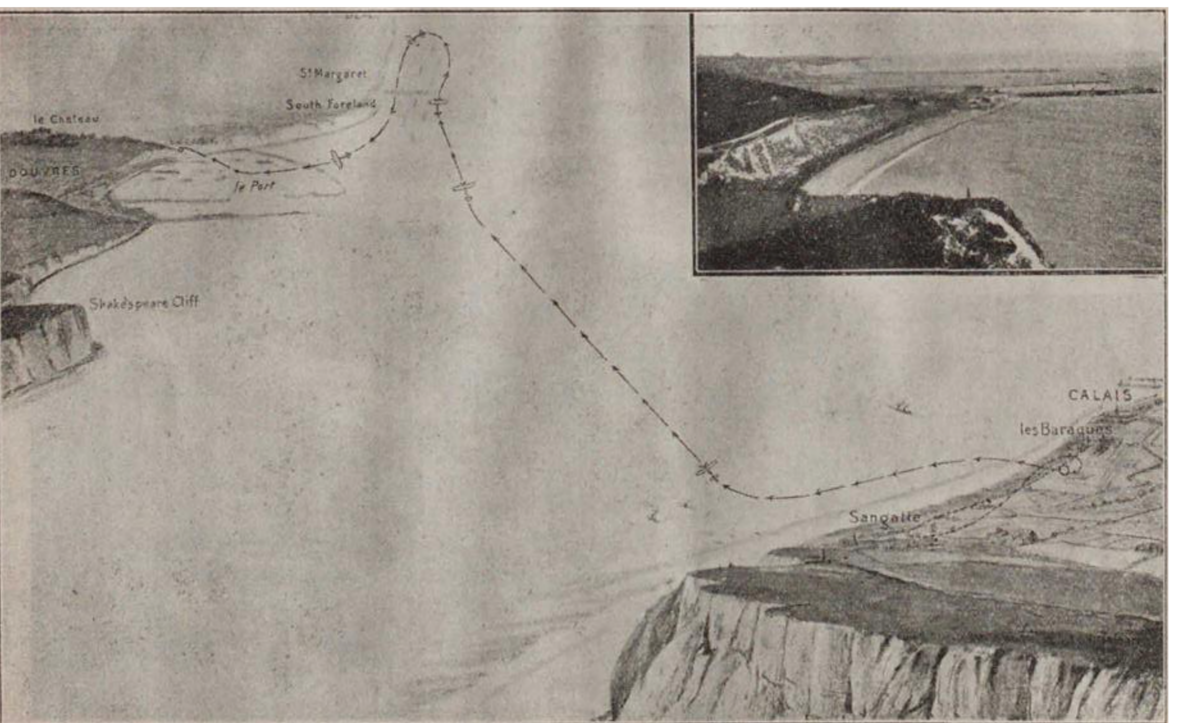
Блеріо во время полета уклонился значительно вправо (фиг. 11) и уже у самихъ береговъ Англіи, когда онъ встрѣтилъ идущій отрядъ миноносцевъ англійскихъ (фиг. 12), замѣтилъ свою ошибку и долженъ былъ повернуть почти обратно; пролетѣлъ надъ портомъ Дувра и въ небольшой лощинѣ недалеко отъ замка выбралъ мѣсто для спуска. Пролетая уже близко надъ землею, Блеріо замѣтилъ (фиг. 13) какого то человѣка, машущаго ему французскимъ флагомъ. Блеріо спустился, но вслѣдствіе порывистаго вѣтра спускъ произошелъ рѣзко и аэропланъ потерпѣлъ небольшую аварію Человѣкъ, махавшій флагомъ, оказался кореспондентъ газеты Matin, спеціально прибывшій въ Дувръ, что бы привѣтствовать перелетѣвшаго авіатора.

Весь перелетъ черезъ Ламаншъ продолжался 37 мин.

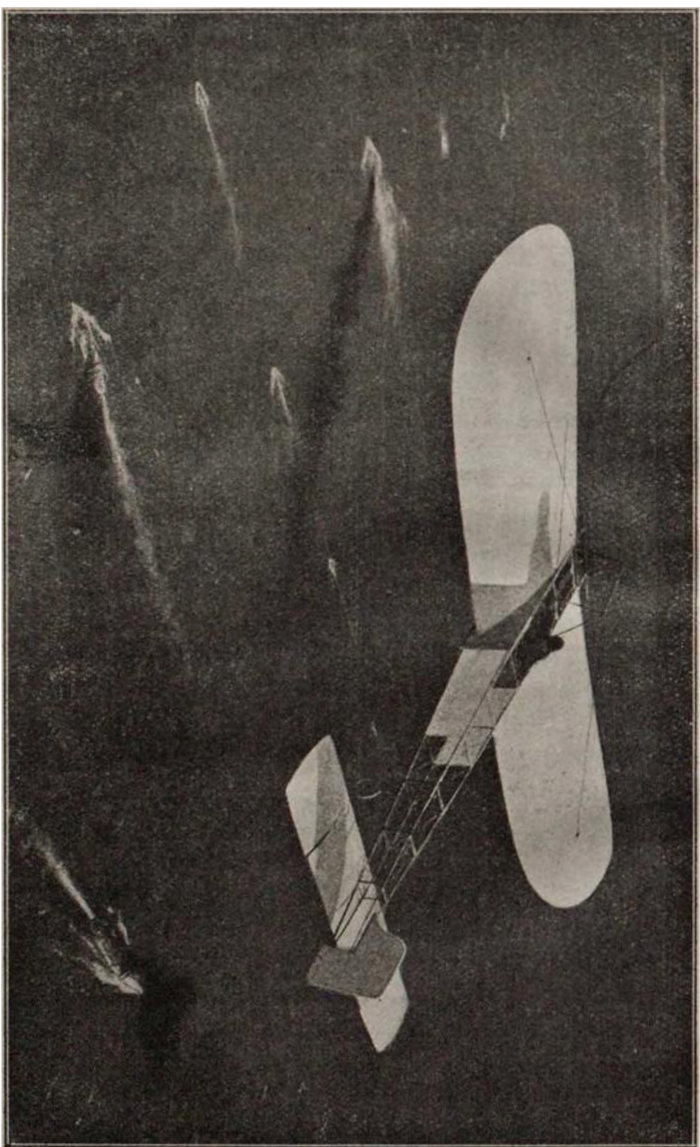
За этотъ полетъ Блеріо сдѣлался героемъ дня и въ Англіи и во Франціи; его торжественно привѣтствовали въ Лондонѣ, въ Кале, Парижѣ. Его аэропланъ „Блеріо XI", съ этихъ поръ получившій названіе „type traversée la Manche", былъ пріобрѣтенъ газетою Matin и выставленъ въ подвѣшенномъ видѣ у дома редакціи. Затѣмъ редакціею былъ подаренъ французскому правительству; на парижской воздухоплавательной выставкѣ аэропланъ занималъ почетное мѣсто, а по окончаніи ея торжественно перенесенъ въ Музей искуствъ и ремеслъ, гдѣ и поставленъ вмѣстѣ съ Авіономъ Адера.

Черезъ день, 27 Іюля, Латамъ на новомъ аэропланѣ Антуанетъ VII пробуетъ еще разъ перелѣть черезъ Ламаншъ. Но попытка также кончается неудачно, аэропланъ въ виду уже Дувра въ 1 км. разстояніи вслѣдствіе аваріи двигателя опускается на воду, откуда и былъ извлеченъ подошедшимъ пароходомъ.

Аэропланъ Антуанетъ VII по типу похожъ на предыдущіе; задній вертикальный руль (фиг. 14) былъ одинъ въ видѣ треугольника, зато имѣлось два маленькихъ руля высоты, тоже треугольной формы; рули поперечной устойчивости замѣнены перекашиваніемъ поддерживающихъ поверх-



Фиг. 11. Перелетъ Блеріо черезъ Ламаншъ



Фиг. 12. Блеріо XI надъ проливомъ.

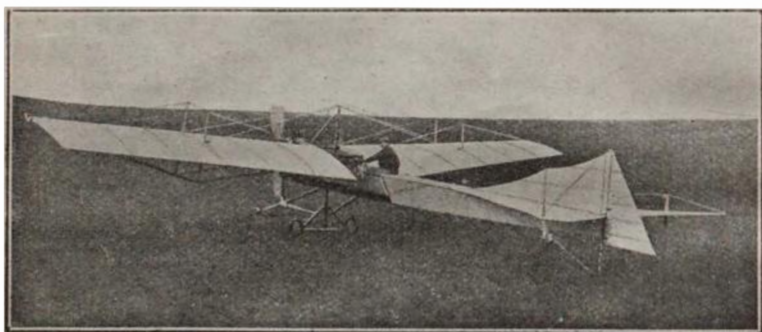


Фиг. 13. Спускъ Блеріо на англійскомъ берегу.

ностей, колеса аэроплана разставлены на оси шире, полозья подъ поддерживающими поверхностями уничтожены.

Причину неудачи Латамъ видитъ въ несовершенствѣ двигателя Левавассера „Антуанетъ"; вслѣдствіе этого между Латамомъ, который состоитъ однимъ изъ директоровъ общества „Антуанетъ" и Левассеромъ произошли разногласія, и Левавассеръ вмѣстѣ съ Гастамбидомъ вышли изъ товарищества и будутъ работать отдѣльно.

Фарманъ на своемъ новомъ аэропланѣ продолжалъ полеты въ Буи, здѣсь же съ 4-го Іюля началъ обучаться на аэропланѣ Фармана его ученикъ Соммеръ, скоро получившій большую извѣстность.



Фиг. 14. Антуанетъ VII; на этомъ аэропланѣ Латамъ вторично пытался перелетѣть Ламаншъ.

18 Іюля Фарманъ дѣлаетъ полетъ въ 1 ч. 4 м.

19 Іюня онъ держится въ воздухѣ 1 ч. 23 м. и побиваетъ рекордъ Полана.

25 Іюля Поланъ пробуетъ отвоевать свое мѣсто, но пролетаетъ только 1 ч, 21 м. 58$^{4}/_{5}$ с.

Соммеръ къ концу мѣсяца дѣлаетъ нѣсколько удачныхъ полетовъ; такъ 23 Іюля онъ держится въ воздухѣ 1 ч. 5 м. 30 с., а 27 Іюня даже превосходитъ своего учителя Фармана и летаетъ въ продолженіе 1 ч. 23 м. 30 с.

Къ началу Іюля Кальдерара въ Римѣ совершенно уже оправился и со 2-го Іюля начинаетъ полеты на перестроенномъ аэропланѣ бр. Райтъ,

Въ Америкѣ въ Іюлѣ мѣсяцѣ О. Райтъ совершаетъ рядъ

полетовъ въ форта Myers для окончанія сдачи аэроплановъ, прерванный его паденіемъ 17 Сент. 1908 года.

3 Іюля во время полета на высотѣ около 30 м. двигатель остановился, и О. Райтъ началъ спускаться планируя, но при спускѣ на землю зацѣпилъ случайно за кусты и поломалъ аэропланъ, но самъ нисколько не пострадалъ.

20 Іюля совершилъ полетъ въ 1 ч. 20 м. 45 с. на высотѣ 100 м.

27 Іюля пролетѣлъ 1 ч. 12. 40 с. съ пассажиромъ.

31 Іюля сдѣлалъ полетъ вмѣстѣ съ лейт. Фулуа изъ форта Myers въ Александрію и обратно въ 14 м. 42 с.

Этими полетами была закончена сдача аэроплановъ правительству Соединенныхъ штатовъ.

Августъ.

Съ половины Іюля авіаторы усиленно начинають тренировать себя и изслѣдовать и улучшать свои аппараты передъ предстоящими состязаніями авіаціи въ Реймсѣ съ 22 по 29 августа. Бипланы, на нѣкоторое время какъ будто опереженные монопланами, быстро опять выдвигаются впередъ благодаря полетамъ Фармана, Соммера, Полана и др.

1-го Августа Соммеръ совершаетъ прекрасный полетъ и держится въ воздухѣ 1 ч. 50 м. 30 с. на высотѣ въ среднемъ около 25 м. и такимъ образомъ побивая всѣ рекорды французскихъ авіаторовъ.

На слѣдующій день онъ же совершаетъ полетъ изъ Буи (недалеко отъ Мурмелана) до Сюиппа и обратно; отъ Буи до Сюиппа около 15 км.

4 Августа Соммеръ совершаетъ полетъ продолжительностью въ 2 ч. 10 м. и такимъ образомъ почти подошелъ къ рекорду В. Райта въ 2 ч. 20 м. 23$^1/_5$ с.

Наконецъ 8 Августа онъ держится въ воздухѣ 2 ч. 27 м. 15 с. и такимъ образомъ побиваетъ американскаго авіатора и возстановляетъ утраченное было реноме французскихъ авіаторовъ-стоять всегда во главѣ другихъ.

Полетъ былъ совершенъ рано утромъ при небольшомъ туманѣ и въ самомъ началѣ грозилъ скоро окончиться, такъ какъ отклеялось одно полотнище, покрывающее поддерживающія поверхности и стало развиваться сзади аэроплана,

по счастью это произошло около средины аэроплана, и полотнище тотчасъ же было оторвано винтомъ, что дало возможность продолжить полетъ далѣе, такъ какъ на устойчивости аэроплана это нисколько не отразилось.

Въ это же время и остальные авіаторы: Фарманъ, Поланъ, Блеріо со своими учениками, Делагранжъ (фиг. 15). Тиссандье



Фиг. 15. Делагранжъ со аэропланомъ Блеріо XI.

Ламберъ и др. усиленно готовились къ состязанію въ Реймсѣ куда и начали собираться къ двадцатому числу Августа.

15 Августа газета Daily Mail объявила новый призъ въ 25.000 фр. тому авіатору, который съ 15 Августа 1909 года по 14 Августа 1910 года включительно пролетитъ въ общей сложности наибольшее число клм. черезъ поля, деревни, города и т. д.

На призъ будутъ засчитаны полеты сдѣланные во Франціи и Англіи подъ контролемъ аэроклуба; полеты на аэродромахъ въ эти не засчитываются.

Великая Реймская недѣля

(22—29 августа)

Состязанія аэроплановъ въ Реймсѣ были организованы городомъ Реймсомъ и богатыми винодѣлами Шампаньи, давшими на призы большія суммы, подъ контролемъ Аэроклуба Франціи. Для состязаній въ 6-ти км. къ сѣверу отъ Реймса на поляхъ Бетени былъ устроенъ аэродромъ, представлявшій собой прямоугольникъ, обозначенный въ углахъ высокими пирамидами, со сторонами 1,5 км. и 3,5 км., такъ что весь периметръ былъ 10 км. Аэроплану, обогнувшему аэродмомъ вокругъ четырехъ пирамидъ, защитывалось 10 км. пути, въ дѣйствительности же онъ совершалъ нѣсколько больше.

Вдоль одной изъ короткихъ сторонъ аэродрома были устроены обширныя трибуны для публики, буфеты, телеграфныя и почтовыя отдѣленія, далѣе шли временные сараи для аэроплановъ.

Для извѣщенія публики, собиравшейся иногда до 200000 челов., организована была семафорная сигнализація, при помощи которой во всѣхъ мѣстахъ аэродрома можно было узнавать о результахъ и порядкѣ состязаній; для извѣщенія, состоятся ли состязанія или нѣтъ, или быть можеть состоятся, въ Реймсѣ и Парижѣ во многихъ мѣстахъ вывѣшивались особенные флаги.

Главнѣйшіе же призы были слѣдующіе:

1)*Большой призъ Шампаньи и г. Реймса 100.000 фр.* (1-ый пр.—50.000 фр., 2-ой пр.—25.000 фр. 3-ій пр.—10.000 фр. и 4—6 пр. по 5.000 фр.) Призы выдаются за наиболѣе продолжительные полеты, сдѣланные во время состязаній.

2) *Призъ авіаціи Гордонъ—Беннета,* состоящій изъ художественнаго произведенія въ 12.500 фр., выдающагося аэроклубу, къ которому принадлежить выигравшій авіаторъ, и 25.000 фр. выдаваемыхъ авіатору. Призъ выдается за наименьшее время, въ которое авіаторъ пролетитъ 20 км. т. е. дважды обогнетъ аэродромъ.

2) *Призъ скорости 20.000 фр.* (1-ый пр.—10.000 фр., 2-ой

пр.—5.000 фр., 3-ій пр.—3.000 фр. и 4-ый пр.—2.000 фр.). Призъ выдается за наибольшую скорость для пробѣга 30 км. т. е. трижды обогнуть аэродромъ.

4) *Призъ за скорость на протяженіи одного круга 10.000 фр.* (1-ый пр.—7.000 и 2-ой пр. —3.000 фр.). Призъ выдается авіатору, обогнувшему аэродромъ въ болѣе короткій промежутокъ времени.

5) *Призъ за пассажировъ 10.000 фр.* Призъ выдается авіатору пролетѣвшему 10 км. (т. е. обогнувшему разъ аэродромъ, съ наибольшимъ числомъ пассажировъ; предѣльный наименьшій вѣсъ пассажира принимается въ 65 кгр., если же пассажиръ вѣситъ меньше, то недостающій до 65 кгр. вѣсъ добавляется.

6) *Призъ высоты 10.000 фр.*

7) *Призъ для механиковъ 3.000 фр.* (1-ый пр.—2.000 фр. и 2-ой пр.—1.000 фр.). Кромѣ того механики, получившіе призъ, получаютъ еще по 5 фр. за каждый километръ пробѣга аэроплана.

8) *Призъ для управляемыхъ аэростатовъ 10000 фр.* Призъ получаетъ управляемый, давшій наименьшее время для пробѣга 50 км.

9) *Призы для сферическихъ аэростатовъ 2.000 фр.*

На состязанія записалось 36 аэроплановъ:

4 системы Эсно-Пельтри, 7 бр. Райтъ, 4 Блеріо, 4 Фармана, 4 Антуанетъ, 9 бр. Вуазенъ, 1 Куртиса, 1 Берга, 1 Клюйтманса и 1 Фернандецъ.

Погода до 22 августа была весьма неблагопріятна, и самыя состязанія начались при неблагопріятной погодѣ, сильный вѣтеръ съ дождемъ, но потомъ погода установилась.

Въ воскресенье 22 августа съ утра дождь, но къ вечеру погода разгулялась, и публика могла любоваться невиданнымъ до тѣхъ поръ зрѣлищемъ: въ воздухѣ одновременно можно было видѣть 7 аэроплановъ. Въ этотъ день были предварительныя испытанія французскихъ авіаторовъ для участія въ состязаніи на призъ Гордонъ-Беннета.

Не перечисляя всѣхъ полетовъ, укажемъ нѣкоторые болѣе замѣчательные. Съ понедѣльника 23 августа начали состязаться 17 аэроплановъ на Большой призъ Шампаньи; вначалѣ выдѣлился Поланъ, который въ 58 м. 48 $^{4}/_{5}$ с. пролетѣлъ 56 км., затѣмъ Лефевръ на бипланѣ Райта. Въ среду 25 августа

тотъ же Паланъ уже проходитъ въ 2 ч. 43 м. 133 км. 676 м., побивая такимъ образомъ рекорды В. Райта и Соммера. Въ четвергъ 26 августа Латамъ на исправленномъ „Антуанетъ IV" въ 2 ч. 17 м. $2^{2}/_{5}$ с. пролетаетъ 154 км. 620 м. Въ тотъ же день графъ Ламберъ въ 1 ч. 55 м. пролетаетъ 116 км. Въ пятницу Поланъ опять поднялся, но при началѣ полета, что-бы избѣжать столкновенія съ Делагранжемъ, долженъ былъ быстро опуститься и струею воздуха отъ винта выше прошедшаго аэроплана былъ прибитъ къ землѣ, причемъ аэропланъ слегка пострадалъ.

Слѣдомъ за Поланомъ почти одновременно начали свой полетъ Фарманъ, Соммеръ и Латамъ, причемъ первые двое держались на высотѣ 25—30 м., а послѣдній на высотѣ 100 м. Надъ ними же, дополняя чудную картину, на высотѣ 300—400 м. плавно кружились управляемые аэростаты Colonel Renard и Zodiac.

Соммеръ, сдѣлавъ 60 км., долженъ былъ опуститься, а также и Латамъ, летавшій на этотъ разъ на монопланѣ Антуанетъ VII, послѣ 111 км. опустился. Фарманъ одинъ продолжалъ полетъ и опустился уже при наступленіи сумерекъ сдѣлавъ 180 км. въ 3 ч. 4 м. $56^{2}/_{5}$ с. до захода солнца; если же сосчитать время и послѣ захода, то получится 3 ч. 15 м. и 190 км.

По результатамъ этихъ испытаній призы распредѣлились слѣдующимъ образомъ.

1	пр.	50.000 фр.	Фарманъ .	180	км.	—
2	„	25.000 „	Латамъ	154	„	620 м.
3		10.000	Поланъ	133	„	676 м.
4		5.000	Ламберъ	116	„	—
5		5.000	Латамъ	111	„	—
6	„	5.000	Тиссандье	111	„	—

Далѣе слѣдовали состязавшіеся въ такомъ порядкѣ:

Соммеръ .	60	км.
Делагранжъ .	50	„
Блеріо	40	„
Куртисъ	30	„
Лефевръ	21	

Испытаніе управляемыхъ дало слѣдующія результаты:

50 км. было пройдено

Colonel Renard въ .	1 ч. 19 м. 49 1/5 с.
Zodiac	1 „ 25 „ 1 с.

На призъ Гордонъ-Беннета состязались отъ аэроклуба Франціи Блеріо, Латамъ, Лефевръ, отъ Англіи Кокбурнъ, на аэропланѣ Фармана и отъ Америки Гленъ Куртисъ.

Первымъ по скорости оказался Куртисъ, съ нимъ спорилъ и не безъ надежды Л. Блеріо на своемъ № XII, но отсталъ отъ него на 6 2/5 с.

Призы за скорость на протяженіи 20 км. распредѣлился слѣдующимъ образмъ.

1	призъ	Г. Куртисъ .	15 м. 50 3/5 с.
		(средняя скорость 73 км. 637 м.)	
2	„	Л. Блеріо	15 „ 15 1/5
3	„	Г- Латамъ	. 17 „ 32 „
4	„	Лефевръ .	. 20 „ 47 2/5 „

Интересны итоги всей недѣли. По днямъ авіаторами было пройдено въ воздухѣ.

22 августа	307,5 км.
23 „	278,5 „
24 „	70,0 „
25 „	205,0 „
26	435,6 „
27 „	585,0
28 „	156,0 „
29	425,0 „
Всего .	. 2462,6 км.

Отдѣльно каждый авіаторъ сдѣлалъ:

Латамъ .	596,6 км.
Поланъ .	304,5 „
Фарманъ	230,0
Ламберъ	191,0 „
Тиссандье .	191.0 „

Блеріо	162,0 км.
Бино-Варилла.	162,0
Куртисъ.	160,0
Лефевръ	147,5 „
Соммеръ	100,0
Ружье .	90,0 „
Делагранжъ	54,0 „
Остальные меньше.	50,0 „

Великая недѣля Шампаньи возбудила всеобщій интересъ въ Европѣ и мы видимъ, что послѣдовательно, устраиваются международныя состязанія въ Бресчіи, Сна Берлинѣ, Кельнѣ, Франкфуртѣ, въ Парижѣ, Англіи и т. д.

Сентябрь

Сентябрь мѣсяцъ 1909 года былъ одинъ изъ несчастныхъ для французскихъ воздухоплавателей и авіаторовъ; въ этомъ мѣсяцѣ погибли Лефевръ, капитанъ Ферберъ, управляемый „Republique“, унесшій съ собою четыре жертвы...

7 Сентября въ Жювизи Эженъ Лефевръ производилъ полеты на аэропланѣ Райта для вывѣрки и сдачи ихъ заказавшимъ лицамъ, такъ какъ онъ состоялъ инженеромъ общества „Ariel“, продавшаго аэропланы Райта.

Послѣ ряда прекрасныхъ полетовъ, аэропланъ вдругъ теряетъ равновѣсіе, наклоняется рулемъ высоты впередъ и стремительно падаетъ внизъ. Изъ подъ остатковъ аэроплана былъ вынутъ трупъ Лефевра.

Причина катастрофы точно не выяснена; надо замѣтить, что это было четвертое паденіе аэроплана Райта и второе со смертельнымъ исходомъ. Есть предположеніе, что тяга отъ руля высота сломалась, вслѣдствіе чего аэропланъ потерялъ равновѣсіе.

Въ аэропланъ Райта не имѣющихъ хвоста руль его отчасти замѣняетъ, и безъ этого руля аэропланъ не можетъ держаться въ воздухѣ; руль же управляется только одною сравнительно тонкою деревянною тягою, поломка которой обязательно кончается катастрофою.

Лефевръ только въ этомъ году началъ летать на аэроп-

ланахъ и весьма быстро научился управлять аэропланами Райта. На Реймскихъ состязаніяхъ своею ловкостью и смѣлостью онъ приводилъ въ восторгъ всѣхъ присутствовавшихъ Онъ долженъ былъ обучать также В. А. Лебедева, посланнаго Аэроклубомъ изъ С.П.Б. для пріемки аэроплана, а также и кап. Нѣмченко, который долженъ былъ принимать аэропланъ для военнаго вѣдомства. Смерть Лефевра, по всему вѣроятію, была причиною того, что намъ пришлось отказаться отъ аэроплана Райта.

Э. Лефевръ родился въ 1878 году, кончилъ Политехническій Институтъ въ Лиллѣ и затѣмъ около 3 лѣтъ былъ въ Россіи, гдѣ на пароходахъ устанавливалъ холодильныя машины. Затѣмъ въ Парижѣ открылъ торговлю автомобилями и ихъ принадлежностями, а затѣмъ вскорѣ вошелъ инженеромъ въ общество Ariel.

Потеря Лефевра весьма чувствительна для авіаціи, лицъ съ хорошею техническою подготовкою въ практической авіаціи пока очень мало.

Сантосъ-Дюмонъ на своемъ аэропланѣ № 20. дѣлаетъ нѣсколько интересныхъ полетовъ такъ 13 Сентября онъ изъ Бюка перелетаетъ въ Сенъ-Сиръ 8 клм. въ 5 мин, дѣлая, слѣдовательно, около 100 клм. въ час.

Послѣ этого полета онъ отдаетъ во всеобщее пользованіе свою систему, опубликовываетъ подробные чертежи и предлагаетъ пріобрѣтать его аэропланы за 5000 франковъ, включая въ эту цѣну и двигатель.

Въ настоящее время эти аэропланы изготовляетъ фирма Клеманъ.

Фигура 16 показываетъ положеніе авіатора на аэропланѣ Сантосъ-Дюмона № 20 и устойство средней части.

10—12 Сентября происходятъ международныя состязанія аэроплановъ въ Италіи въ городѣ Бресчіа.

Участвующихъ здѣсь было, конечно, меньше чѣмъ въ Реймсѣ, особенно отличались тамъ Ружье, Калдерара и Куртисъ.

Ружье на аэропланѣ Вуазена поднялся на высоту 116 метр.

Соммеръ въ Нанси, гдѣ была устроена небольшая воздухоплавательная выстава при международной промышленной выставкѣ, совершилъ рядъ полетовъ на аэропланѣ Фармана.

Во время одного изъ такихъ полетовъ онъ отправился по воздуху къ мѣсту маневрированія войскъ 20-го корпуса и, пролетѣвъ надъ ними, вернулся обратно; разстояніе до маневрировавшихъ войскъ было 8 км.

Въ сентябрѣ мѣсяцѣ О. Райтъ началъ свои полеты въ Берлинѣ; 18 сентября онъ съ пассажиромъ пролетѣлъ на аэропланѣ 1 ч. 35 м. 24 1/2 с., міровой рекордъ съ пассажиромъ.



Фиг. 16. Сантосъ-Дюмонъ на своемъ аэропланѣ № 20.

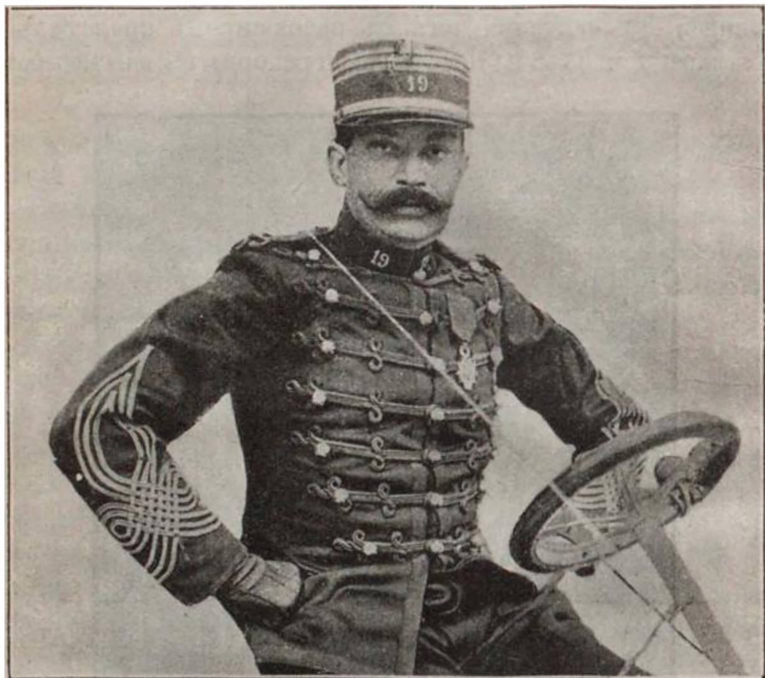
20 сентября Поланъ, летавшій въ Остендэ, долженъ былъ спуститься въ море, но благополучно безъ всякихъ аварій былъ извлеченъ.

21 сентября Ружье устанавливаетъ рекордъ высоты въ 198 м.

22 сентября въ Boulogne-sur-Mer капитанъ Ферберъ при спускѣ на землю, былъ раздавленъ двигателемъ на смерть. Аэропланъ катился по землѣ, по пути встрѣтилась канавка, которой Ферберъ незамѣтилъ, аэропланъ ткнулся рулемъ высоты въ бортъ канавы, а сорвавшійся двигатель придавилъ Фербера, который черезъ нѣкоторое время и умеръ. Ка-

питанъ Ферберъ одинъ изъ главныхъ дѣятелей какъ теоретической, такъ и практической авіаціи, и смерть его весьма чувствительная потеря для авіаціи.

Капитанъ Фердинандъ Ферберъ (фиг. 17) родился 8 февр.



Фиг. 17. Капитанъ Ф. Ферберъ.

1862 года, въ Ліонѣ. По окончаніи Политехнической школы служилъ въ артиллеріи. Въ 1897 году онъ былъ назначенъ профессоромъ Прикладной школы инженернаго искусства и артиллеріи въ Фонтенбло; въ 1900 году былъ назначенъ камандиромъ 17 батареи.

Съ 1898 года Ферберъ начинаетъ заниматься авіаціею, заинтересовавшись работами Лиліенталя. Вскорѣ онъ самъ начинаетъ изучать планирующій полетъ и строитъ планеры. Послѣ смерти Лиліенталя и Пильчера въ Европѣ никто не рѣшался производить опытовъ съ планерами, но это Фербера не остановило и онъ настойчиво ихъ ведетъ. Его опыты подробно описаны въ его книгѣ „L'aviation", заключающей въ себѣ весьма полную математическую теорію полета аэроплана.

Его опыты обратили на него вниманіе военнаго министерства, и Ферберъ былъ прикомандированъ къ воздухоплавательному парку въ Шале-Медонѣ, во главѣ котораго тогда стоялъ Ш. Ренаръ. Но здѣсь долго онъ пробыть немогъ и, чтобы свободно и независимо заняться постройкою аэроплана, который у него уже выработался, онъ взялъ продолжительный отпускъ на 3 года и поступилъ на заводъ Антуанетъ, гдѣ и построилъ свой аэропланъ „Ферберъ IX" или „Антуанетъ III", какъ его называютъ иногда.

На этомъ аэропланѣ онъ въ 1908 и 1909 году сдѣлалъ нѣсколько удачныхъ полетовъ.

Затѣмъ въ 1908 году онъ опять вернулся на военную службу, но вскорѣ опять взялъ отпускъ и отдался цѣликомъ практической авіаціи. Онъ основалъ при Національной воздухоплавательной лигѣ школу пилотовъ, гдѣ и завѣдывалъ и теоретическимъ, и практическимъ обученіемъ. Въ школѣ пользовались аэропланомъ системы Вуазена; Ферберъ научился имъ управлять, леталъ очень хорошо, но на этомъ аэропланѣ и смерть нашелъ.

Ферберъ послѣ себя оставилъ рядъ весьма цѣнныхъ теоретическихъ работъ, которыя лягутъ въ основу теоріи авіаціи.

25 сентября, въ день похоронъ Фербера, Францію постигло новое несчастіе: управляемый аэростатъ „République" вслѣдствіе прорыва оболочка оторвавшеюся лопастью металлическаго винта упалъ съ большой высоты, при чемъ погибли: капитанъ Маршаль, лейтенантъ Шоре, механики Рэ и Венсно.

Въ концѣ мѣсяца Латамъ на Темпельгофскомъ полѣ близъ Берлина совершилъ рядъ полетовъ на своемъ аэропланѣ „Антуанетъ IV".

Октябрь.

Этотъ мѣсяцъ ознаменовался рядомъ международныхъ состязаній аэроплановъ, на которыхъ главное участіе приняли французскіе авіаторы.

Съ 27 сентября по 3 октября состязаніе въ Берлинѣ.

Съ 23 сентября по 2 октября состязаніе въ Спа.

Съ 29 сентября по 6 октября въ Кельнѣ.

Съ 3 по 11 октября въ Франкфуртѣ на Майнѣ.

Съ 7 по 21 октября въ Жювизи, близъ Парижа.

Съ 15 по 22 октября въ Донкастерѣ въ Англіи.

Съ 15 по 24 октября въ Блакпулѣ въ Англіи.

Почти на всѣхъ этихъ состязаніяхъ принимаютъ участіе: Фарманъ, Блеріо, Ружье, Латамъ, Делагранжъ и др. Отсюда видно, какую энергію должны были выказать авіаторы, чтобы побывать вездѣ.

Этимъ обиліемъ состязаній можно только объяснить неудачу двухъ-недѣльныхъ состязаній въ Жювизи, гдѣ многіе корифеи французской авіаціи отсутствовали: главное центральное лицо на этихъ состязаніяхъ былъ графъ Ламберъ, который и взялъ главнѣйшіе призы, затѣмъ Поланъ, который леталъ нѣсколько дней и Латамъ, принявшій участіе только въ самомъ концѣ состязаній. Остальные же авіаторы были изъ только что начавшихъ полеты: Жанъ Гобронъ, Анри Брежи, Кехлинъ и др.

На всѣхъ этихъ состязаніяхъ особенныхъ рекордовъ установлено не было, но объ нѣкоторыхъ полетахъ стоитъ упомянуть.

Губеръ Латамъ былъ приглашенъ въ Берлинъ для производства публичныхъ полетовъ за недѣлю до начала состязаній въ Берлинѣ. Начавъ свои полеты съ 21 сентября, Латамъ вскорѣ дѣлается любимцемъ и героемъ Берлинцевъ. Его элегантная птица — аэропланъ, передѣланный „Антуанетъ IV“ послѣ паденія въ море при первой попыткѣ перелитѣть Ламаншъ, своими красивыми эволюціями производилъ болѣе сильное впечатлѣніе, чѣмъ аэропланъ Райта.

Латамъ произвелъ нѣсколько продолжительныхъ полетовъ, производилъ спуски съ застопореннымъ двигателемъ, фотографировалъ съ своего аэроплана и часто вылеталъ за предѣлы аэродрома и совершалъ полеты надъ окружающими полями и деревнями.

Берлинская недѣля состязаній, начавшаяся съ 27 сентября, происходила на аэродромѣ Іоганисталь, верстахъ въ 10 по воздушной линіи отъ Темпельгофскаго поля, гдѣ совершалъ свои полеты Латамъ (фиг. 18).

Кончивъ свои полеты къ 28 сентября, Латамъ, чтобы не разбирать и не перевозить своего аэроплана въ Іоганисталь, рѣшилъ перелетѣть туда непосредственно на аэропланѣ.

28 сентября въ 3 ч. 37 м. пополудни при вѣтрѣ около 10—11 м. Латамъ поднялся на высоту около 8 метровъ, облетѣлъ вокругъ Темпельгофское поле и, взявъ затѣмъ направленіе на змѣйковый аэростатъ, поднятый около Іогани-

сталя, направился на Britz, который онъ прошелъ на высотѣ около 120 м., черезъ 13 м. достигъ аэродрома, который облетѣлъ дважды и затѣмъ спустился у своего новаго сарая. Это былѣ первый полетъ въ Германіи изъ одного пункта въ другой черезъ поля и деревни.

Главнымъ героемъ Берлинской авіаціонной недѣли былъ Ружье, взявшій первый призъ за наибольшую продолжительность и дальность полета (2 ч 38 м. 18 сек., 120 км.), за наибольшую высоту (158 м.), хотя къ концу состязаній Латамъ поднялся на высоту 178 м.: когда же состязался одновременно съ Ружье, могъ подняться только на высоту 85 м. Изъ двухъ-недѣльныхъ состязаній въ Жювизи заслуживаетъ вниманія полетъ Ламбера 18 октября; во время этого полета графъ Ламберъ достигъ Парижа, обогнулъ башню

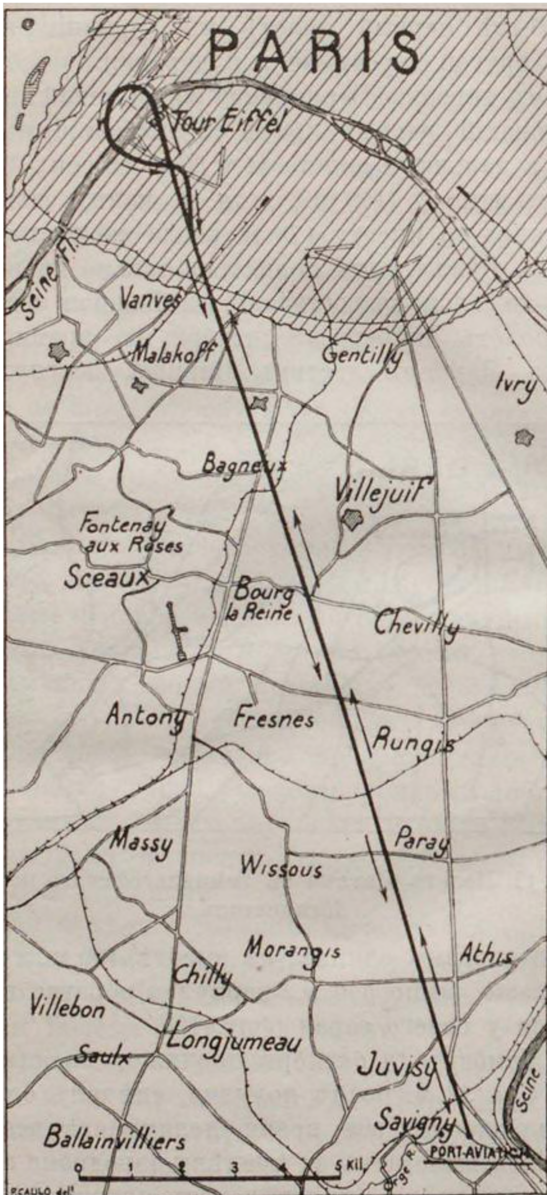


Фиг. 18. Полетъ Латама съ Темпельгофскаго поля въ Іоганисталь.

Эйфеля, по словамъ однихъ, на высотѣ 400 м., а по словамъ другихъ, даже выше 500 м., вернулся обратно въ Жювизи и спустился у своего сарая (фиг. 19).

Графъ Ламберъ 18 октября поднялся на своемъ аэропланѣ въ 4 ч. 37 м. послѣ полудня, сдѣлалъ одинъ кругъ вокругъ аэродрома, все время поднимаясь все выше и выше, затѣмъ вылетаетъ за предѣлы аэродрома и исчезаетъ изъ глазъ публики; минутъ черезъ двадцать распространяется слухъ, что Ламберъ находится надъ Парижемъ и огибаетъ башню Эйфеля. Черезъ 49 м. 39²/₅ с. Ламберъ возвратился въ Жювизи.

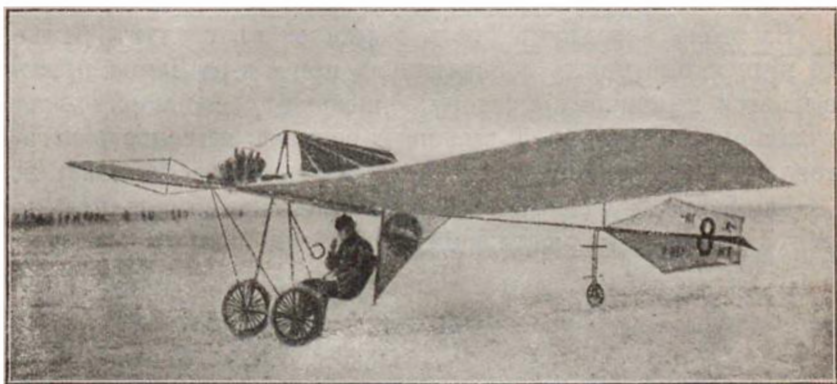
Этотъ полетъ заставилъ много говорить о Ламберѣ. Его учитель, Вильбуръ Райтъ, отнесся неодобрительно къ смѣ-



Фиг. 19. Полетъ графа Ламбера изъ Жювиси въ Парижъ и обратно 18 Октября 1909 г.

лому полету своего ученика и назвалъ полетъ безумнымъ. Но надо имѣть въ виду, что со стороны графа Ламбера были приняты всѣ мѣры предосторожности; онъ все время поднимался прогрессивно вверхъ, что бы имѣть запасъ высоты на случай остановки двигателя—обстоятельства, отъ котораго наименьше всего застрахованы авіаторы, если бы двигатель остановился. Ламберъ разсчитывалъ совершить планирующій спускъ и, имѣя большой запасъ высоты, болѣе свободно могъ бы выбрать мѣсто спуска.

На состязаніяхъ въ Блакпулѣ особенно выдѣлялся Латамъ, совершавшій полеты при сильномъ вѣтрѣ, временами достигавшемъ 15 метровъ въ секунду.



Фиг. 20 Аэропланъ Граде.

Въ этомъ же мѣсяцѣ съ 3 по 17 октября въ Парижѣ въ Гранъ-Пале состоялась международная выставка воздушныхъ сообщеній, привлекшая массу посѣтителей. Выставка была главнымъ образомъ французская и международной ее назвать можно было развѣ по многочисленной интернаціональной публикѣ, посѣщавшей ее.

На выставкѣ были выставлены всѣ главнѣшія системы летавшихъ аэроплановъ, очень много только что построенныхъ и еще не летавшихъ, большое число двигателей и кое-что по аэростатамъ.

На главномъ мѣстѣ стоялъ „Блеріо XI", на которомъ совершенъ полетъ черезъ Ламаншъ и который съ выставки

торжественно былъ перенесенъ въ Музей ремеслъ и искусствъ, гдѣ и по настоящее время стоитъ вмѣстѣ съ „Авіономъ“ Адера.

Выставка и состязанія этого мѣсяца показали, что Франція по авіаціи усердно работаетъ и имѣетъ довольно большое число и хорошихъ аппаратовъ, и авіаторовъ.

Въ Германіи Граде въ этомъ мѣсяцѣ сдѣлалъ значительные успѣхи. Перестраивая неоднократно свой аппаратъ, Граде окончательно остановился на монопланѣ, весьма похожемъ на монопланъ „Сантосъ-Дюмонъ XIX“ (фиг. 20).

Ширина аэроплана 10,2 м., длина 7,5 м., поддерживающая поверхность 20 кв. м. Винтъ 1,8 м. діаметромъ при шагѣ 1,35 м. дѣлаетъ 1.200—1.400 оборотовъ. Двигатель собственной системы 4-цилиндровый въ 24 лош. с.

На этомъ аэропланѣ Граде держался въ воздухѣ болѣе 10 мин. и выступилъ соискателемъ приза д-ра Ланца; призъ, выдается нѣмецкому авіатору, описавшему восьмерку протяженіемъ не менѣе 1 км., на аэропланѣ нѣмецкаго изготовленія; 30 октября Граде взялъ этотъ призъ въ 4.000 м.

Въ февралѣ мѣсяцѣ 1910 года Граде принималъ не безъ успѣха участіе въ состязаніяхъ въ Геліополисѣ.

Ноябрь.

3 ноября Анри Фарманъ установилъ рекордъ продолжительности полета, который до сихъ поръ (до марта 1910 г.) пока никѣмъ не побитъ.

Во время этого полета Фарманъ пробылъ въ воздухѣ 4 часа 17 м. $53^{2}/_{5}$ с. и прошелъ 234 км. 212 м., израсходовавъ 87 литровъ бензина.

Послѣ состязаній въ различныхъ городахъ Европы авіаторы возвратились въ свои мастерскія и на аэродромы для продолженія обученія своихъ учениковъ, число которыхъ все время растетъ.

На Шалонскомъ полѣ около Мурмелона функціонируютъ три школы: Вуазена, Анри Фармана и Антуанетъ.

Первая половина мѣсяца прошла въ учебныхъ полетахъ, не представлявшихъ ничего замѣчательнаго. 19 ноября состоялось состязаніе между Поланомъ и Латамомъ на призъ высоты въ 1.000 фр. Лазаря Вейлера.

Поланъ поднялся первымъ на аэропланѣ Фармана и достигъ высотъ 360 м. несмотря на сильный и порывистый вѣтеръ, полетъ и затѣмъ спускъ совершенъ вполнѣ нормально.

Слѣдомъ за нимъ медленно началъ подниматься Латамъ, достигъ высоты 510 м. и плавно спустился.

Высота кромѣ барографа опредѣлялась инструментально съ земли генераломъ Журдъ и нѣкоторыми офицерами.

20 ноября Поланъ дѣлаетъ два блестящихъ полета. Въ 10 ч. утра онъ поднимается на аэропланѣ Фармана съ моторомъ Гномъ и достигаетъ высоты 600 м.; онъ пролетаетъ надъ Шалонскимъ полемъ, надъ колокольнею Мурмелона, возвращается назадъ и, остановивъ двигатель, съ высоты 200 метр. планируя спускается у самаго сарая.

Въ 11 ч. 45 м. онъ вторично поднимается, пролетаетъ надъ Шалономъ, огибаетъ колокольню собора, пролетаетъ надъ деревнями на Марнѣ и, возвратившись въ Буи, опять съ высоты около 200 м. спускается съ застопореннымъ двигателемъ.

22 Ноября Латамъ на своемъ аэропланѣ отправляется на охоту къ своему знакомому маркизу де-Полиньяку изъ Мурмелона въ Берри, находящемуся на разстояніи 30 км. Обратно Латамъ вернулся тѣмъ же путемъ, имѣя на аэропланѣ съ собою ружье и добычу.

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ усиленно работали въ своихъ школахъ авіаторы, обучая довольно значительное число учениковъ, съѣхавшихся со всѣхъ концовъ Европы.

Такія школы были около Шалона у Мурмелона: школа Анри Фармана, Антуанетъ и бр. Вуазенъ и въ По школа Блеріо и Поля Тиссандье, обучавшаго на аэропланахъ бр. Райтъ. Кромѣ того многіе авіаторы летали въ Жювизи и въ Исси-ле-Мулино.

Въ этомъ же мѣсяцѣ въ Россіи былъ впервые совершенъ полетъ на монопланѣ Блеріо XI.

Въ октябрѣ мѣсяцѣ послѣ неудачныхъ попытокъ Леганье въ Петербургъ прибылъ Альбертъ Гюйо, ученикъ и бывшій механикъ Блеріо. Мѣсто для полетовъ было выбрано на Коломяжскомъ ипподромѣ.

Первый полетъ состоялся 14 ноября (по старому стилю

1-го ноября) при многочисленной публикѣ, наполнявшей трибуны, а также окружавшей ипподромъ.

Погода была сравнительно благопріятная, и Гюйо, легко отдѣлившись отъ земли, продержался въ воздухѣ около 8 минутъ; наибольшая высота временами достигаемая была около 12 — 15 м. Въ этотъ день было сдѣлано два полета: во время перваго Гюйо облетѣлъ трижды ипподромъ и во время второго одинъ разъ.

Полетъ черезъ день былъ менѣе удаченъ, такъ какъ въ этотъ день и вѣтеръ былъ достаточно сильный и морозъ — 5°.

Черезъ недѣлю Гюйо переѣхалъ въ Москву, гдѣ полеты вслѣдствіе сильнаго мороза, доходившаго до — 19°, были неудачны.

29 ноября въ Вѣнѣ австрійскій авіаторъ Этрихъ, уже давно работавшій надъ своимъ монопланомъ, сдѣлалъ нѣсколько первыхъ удачныхъ полетовъ. Это первый австрійскій аэропланъ.

3 и 5 декабря де-Катерсъ совершилъ нѣсколько полетовъ на аэропланѣ Вуазена на Маршалковскомъ полѣ въ Варшавѣ, гдѣ 3—5 сентября были сдѣланы довольно неудачные полеты Леганье.

Декабрь.

1-го Декабря Губеръ Латамъ сдѣлалъ блестящій полетъ. Поднявшись въ 2 ч. 32 м. послѣ полудня при довольно сильномъ и порывистомъ вѣтрѣ, доходившемъ до 16 метр. въ секунду, Латамъ плавно началъ подниматься все выше и выше. На верху вѣтеръ усилился еще больше и временами можно было наблюдать, что аэропланъ при движеніи противъ вѣтра какъ бы останавливался и не двигался относительно земли: въ это время, слѣдовательно, скорость вѣтра доходила до собственной скорости аэроплана (около 72 км. въ часъ). Черезъ 32 м. 5 с. Латамъ спустился при восторженномъ привѣтствіи многочисленныхъ друзей. Наибольшая высота достигнутая имъ оказалась 475 м. какъ офиціально засвидѣтельствовано контролерами—наблюдателями, назначенными отъ аэроклуба.

Мѣсяцъ декабрь также сопровождался катастрофою.

6 декабря на аэродромѣ около Ниццы разбился на смерть авіаторъ Фернандецъ, родомъ испанецъ, но постоянно проживавшій въ Ниццѣ.

На фиг. 21 внизу находится изображеніе аэроплана, бывшаго на выставкѣ воздушныхъ сообщеній въ Большомъ



Фиг. 21. Антоніо Фернандецъ. Бипланъ Фернандеца послѣ катастрофы Бипланъ Фернандеца на выставкѣ

дворцѣ. Аэропланъ имѣлъ 8 м. ширины и 10 м. длины; общая поддерживающая поверхность около 28 кв. м. Поверхности, какъ у Райта, перекашивались. Спереди руль высоты, а сзади руль направленія и горизонтальная плоскость

устойчивости. Сначала на аэропланѣ былъ поставленъ двигатель Антуанетъ въ 24 л. с., а потомъ былъ замѣненъ двигателемъ F. N. V. въ 65 л. с. Винтъ деревянный Шовьера въ 2 м. діаметромъ. Общій вѣсъ около 250 кгр. безъ авіатора.

6 Декабря передъ полетомъ было замѣчено, что проволочная тяга, идущая отъ руля высоты, порвалась. Вмѣсто того, что бы ее сростить какъ слѣдуетъ или замѣнить новою, Фернандецъ связалъ ее веревкою.

Удачно поднявшись и сдѣлавъ хорошій полетъ, Фернандецъ, видимо, рѣшилъ спускаться; въ это время связанное мѣсто не выдержало, веревка разорвалась, аэропланъ потерялъ равновѣсіе и упалъ на землю (фиг. 21).

При паденіи Фернандецъ разбилъ голову, а кромѣ того былъ придавленъ двигателемъ.

9 Декабря Морисъ Фарманъ, братъ Анри Фармана, на своемъ аэропланѣ въ 53 м. сдѣлалъ перелетъ изъ Бюка въ Шартръ (фиг. 22).

На томъ же чертежѣ въ лѣвомъ углу можно видѣть аэропланъ М. Фармана.

Аэропланъ похожъ отчасти на аэропланъ брата и на аэропланъ Вуазена и отчасти Райта, такъ какъ имѣетъ искривленіе поверхностей. Ширина аэроплана 10 м., общая длина 10,70 м., поддерживающая поверхность равна 40 кв. м. Двигатель сначала стоялъ Эсно-Пельтри, но вскорѣ же онъ былъ замѣненъ двигателемъ Рено. Общій вѣсъ около 550 кгр.

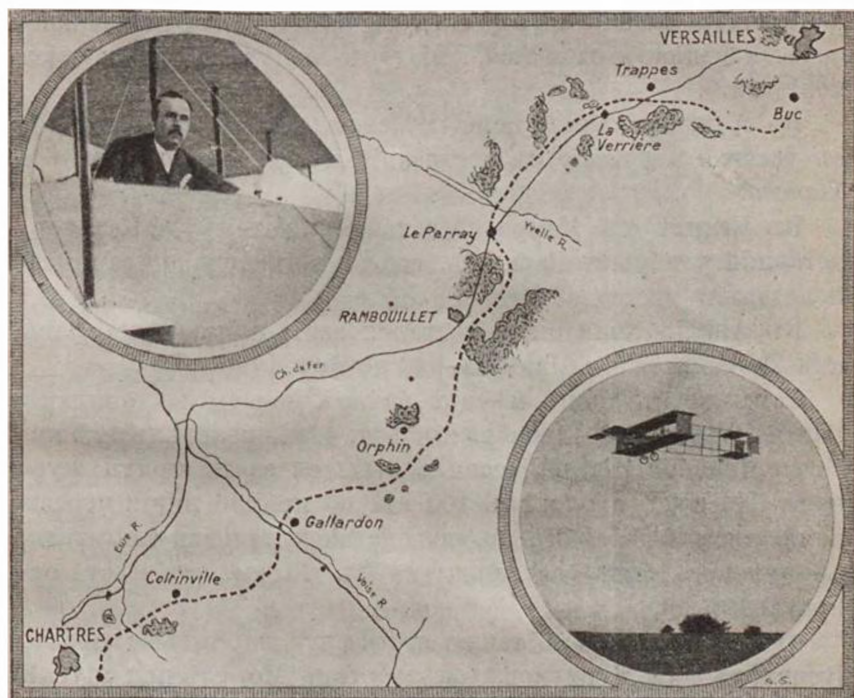
Въ декабрѣ мѣсяцѣ Блеріо совершилъ поѣздку въ Вѣну и Константинополь.

12 Декабря въ Константинополѣ, производя полеты на весьма тѣсной площади и при довольно сильномъ и неровномъ вѣтрѣ, Блеріо порывомъ вѣтра былъ брошенъ съ аэропланомъ на крышу дома, откуда упалъ въ садъ. При этомъ паденіи авіаторъ довольно сильно пострадалъ и по крайней мѣрѣ на два или на три мѣсяца долженъ былъ прекратить свои полеты.

13 Декабря Поповъ, корреспондирующій въ „Новое Время" по вопросамъ воздухоплаванія изъ Франціи и принимавшій участіе въ неудавшемся полетѣ на управляемомъ аэростатѣ Вельмана на Сѣверный полюсъ, совершалъ полетъ на бип-

ланѣ Райтъ и вслѣдствіе неправильнаго движенія рулями опустился весьма рѣзко; аэропланъ пострадалъ довольно сильно, но самъ авіаторъ остался невредимъ.

14 Декабря Латамъ поднялъ на своемъ аэропланѣ кинематографиста, который произвелъ прекрасные снимки съ аэроплана.



Фиг. 22. Морисъ Фарманъ, Его полетъ изъ Бюка въ Шартръ и его аэропланъ.

Вторую половину декабря авіаторы продолжали усовершенствоваться и число лицъ, получившихъ дипломъ пилотовъ—авіаторовъ, все растетъ и растетъ.

16 Декабря Жакъ-де-Лессепсъ на аэропланѣ Блеріо дѣлаетъ полетъ въ полтора часа, несмотря на то, что вообще началъ летать сравнительно недавно.

Изъ новыхъ авіаторовъ выдѣляются Бедеръ, Мортимеръ Зингеръ (разбившійся сильно въ Гелліополисѣ), Кюллеръ, сдѣлавшійся хорошимъ пилотомъ на Антуанетъ, баронесса де-ла-Рошъ и др.

20 Декабря съ большою помпою Французскіе авіаторы проводили въ Америку Полана.

Луи Поланъ приглашенъ въ Америку для производства полетовъ на срокъ не менѣе 7 мѣс. съ вознагражденіемъ 100.000 фр. ежемѣсячно. Имъ взято съ собою 4 аэроплана: два системы Анри Фармана и два Блеріо.

11 Декабря одинъ изъ учениковъ О. Райта въ Берлинѣ лейтенантъ Энгельгартъ упалъ съ высоты 5 м. съ аэропланомъ: аэропланъ сломался, авіаторъ получилъ нѣсколько контузій.

Въ Алжирѣ начали полеты Метро (потомъ принимавшій съ успѣхомъ участіе въ состязаніяхъ въ Гелліоналисѣ) и Торэнъ.

Въ Египтѣ въ Каиро 15 декабря авіаторъ де-Катерсъ, летавшій у насъ въ Варшавѣ, сдѣлалъ нѣсколько удачныхъ полетовъ.

Въ Англіи Коди опять пытался взять призъ за перелетъ изъ Ливерпуля въ Манчестеръ, но неудачно.

Тамъ же въ концѣ мѣсяца началъ полеты на бипланѣ Райта Рольсъ и 30 декабря въ 1 ч. 4. м. пролетѣлъ 77,5 км.

30 Декабря Жакъ Лессепсъ пытался взять призъ журнала „Nature“ (пролетѣлъ 100 км. по прямой линіи черезъ поля, лѣса и деревни), но, вслѣдствіе остановки двигателя, принужденъ былъ остановиться въ 20 км. отъ мѣста отправленія.

31 Декабря Бедеръ также состязался на тотъже призъ. Вылетѣвъ изъ Мурмелона, онъ достигъ Мо, гдѣ при спускѣ наткнулся на сосну и поломалъ аппаратъ; самъ авіаторъ, къ счастью, не пострадалъ.

Въ тотъ же день нѣмецкій авіаторъ Граде послѣ хорошаго полета при спускѣ сломалъ аэропланъ и самъ сильно разбился.

Леонъ Делагранжъ на Блеріо XI двигатель въ 25 л. с. замѣнилъ двигателемъ Гномъ въ 50 л. с.

30 Декабря на этомъ измѣненномъ аэропланѣ онъ сдѣлалъ полетъ въ 200 км. въ теченіе 2 ч. 32 м. Скорость аэроплана въ среднемъ доходила до 78 км. въ часъ.

Это былъ послѣдній большой полетъ Делагранжа, такъ какъ 4 января на томъ же аэропланѣ онъ разбился на смерть.

31 Декабря Морисъ Фарманъ продолжалъ свой полетъ 9 декабря изъ Шартра въ Орлеанъ. Поднявшись въ 7 ч. 58 м. утра. М. Фарманъ взялъ направленіе на Орлеанъ, куда и прибылъ, сдѣлавъ въ пути остановку въ 25 мин.

Призъ Мишлена на 1909 г. за наиболѣе продолжительный полетъ достался Анри Фарману за его полетъ 3 ноября. Леганье и Делагранжъ 30 и 31 декабря пробовали отбить этотъ призъ у Фармана. но должны были отказаться: во время полета аэропланъ Леганье загорѣлся.

Заключеніе.

1909 годъ далъ воможность французскимъ авіаторамъ не только сравняться. но и даже опередить бр. Райтъ. Всѣ главнѣйшіе рекорды это года принадлежатъ французамъ.

Этотъ годъ ознаменовался успѣхами монoплановъ: въ то время какъ до 1909 года монопланы совершали полеты. продолжительность которыхъ измѣрялась единицами минутъ, въ этомъ году они стали дѣлать полеты равной продолжительности съ бипланами.

Изъ монoплановъ въ этомъ году особенно выдѣлились Антуанетъ и Блеріо. а затѣмъ Сантосъ-Дюмонъ и въ концѣ года Граде.

Изъ биплановъ особенно выдѣлились въ этомъ году аэропланы: Вуазена, Анри Фармана, бр. Райтъ, американца Куртисса и Мориса Фармана.

Изъ этихъ аэроплановъ пользуется большимъ распространеніемъ и спросомъ бипланъ А. Фармана, типъ появившійся только въ 1909 году.

Аэропланъ этотъ простъ въ обращеніи, обученіе на немъ весьма непродолжительно, и наилучшіе полеты этого года принадлежатъ главнымъ образомъ этой системѣ.

Съ началомъ 1910 года въ этомъ аэропланѣ сдѣланы еще большія улучшенія, которыя даютъ возможность аэроплану развивать еще большую скорость.

Главное примѣненіе аэроплановъ пока чисто спортивное и своимъ улучшеніемъ и усовершенствованіемъ конструкцій аэропланы обязаны главнымъ образомъ спорту, многочисленнымъ конкурсамъ и большому количеству призовъ.

Занятіе постройкою ходовыхъ аэроплановъ и полеты на нихъ сдѣлались весьма выгодными: при счастливыхъ обстоя-

тельствахъ можно въ короткое время заработать большія деньги. Какъ на примѣръ можно указать на Полана, бывшаго простымъ механикомъ и начавшаго полеты только лѣтомъ 1909 года и въ настоящее время имѣющаго ангажементъ въ Америкѣ на 7 мѣсяцевъ съ платою по 100.000 фр. въ мѣсяцъ.

Въ этомъ же 1909 году стали смотрѣть на аэропланъ, какъ на средство сообщенія, могущее уже найти примѣненіе въ военномъ дѣлѣ.

Мы видимъ, что Германія пріобрѣла патентъ бр. Райтъ и подготовляетъ кадръ офицеровъ-пилотовъ, умѣющихъ летать на этихъ аэропланахъ.

Также пріобрѣтены аэропланы Вуазена, Фармана, Блеріо и Антуанетъ, и на нихъ производится также обученіе пилотовъ. Считается необходимымъ имѣть кадръ подготовленныхъ пилотовъ, которыми можно будетъ воспользоваться при открывшейся кампаніи.

Во Франціи также подготовляется кадръ офицеровъ для полетовъ на разныхъ системахъ аэроплановъ, наилучшимъ образомъ себя зарекомендовавшихъ.

Во Франціи имѣются офицеры, командированные другими государствами, для обученія полетамъ на аэропланахъ.

Въ конструкціяхъ современныхъ аэроплановъ можно замѣтить стремленіе къ упрощенію конструкціи и къ облегченію вѣса. Послѣднее можно объяснить назначеніемъ аэроплановъ главнымъ образомъ для спортивныхъ цѣлей; для цѣлей утилитарныхъ, по всему вѣроятію, выработается, аэропланъ болѣе тяжелой конструкціи съ большею грузоподъемностью, дающею возможность взять на аэропланъ одного или двухъ пассажировъ, запасъ бензина на 8 — 10 часовъ и поставить болѣе надежный двигатель.

Наибольшіе результаты, достигнутые къ 1 января 1910 года, слѣдующіе:

наибольшая продолжительность полета . 4 ч. 17 м. 53²/₅ с.
наибольшее разстояніе, пройденное на

аэропланѣ . . 234 км. 212 м.

(Полетъ Анри Фармана 3 ноября 1909 г.).

Наибольшая высота 510 м.

(Полетъ Латама 19 ноября 1909 г.).

Наибольшая скорость (собственная) развита монопланомъ Сантосъ-Дюмона и доходитъ до 100 км. въ часъ. Какъ на бипланахъ, такъ и на монопланахъ дѣлались полеты съ двумя пассажирами.

Начало 1910 года ознаменовалась увеличеніемъ высоты, достигнутой на аэропланахъ: Губеръ Латамъ 7 января поднялся на высоту 1.050 м. и 12 января Полапъ на аэропланѣ Фармана достигъ высоты, оффиціально засвидѣтельствованной американскимъ аэро-клубомъ, 4.165 футъ или 1269,7 м.; въ нѣкоторыхъ журналахъ указывалась эта высота въ 1.520 м., но это, видимо, преувеличено. Число авіаторовъ, хорошо летающихъ и получившихъ дипломъ пилотовъ, къ январю достигало около 30 чел., но вообще летающихъ на аэропланѣ гораздо больше.

Въ Франціи и Германіи въ настоящее время широко развито производство аэроплановъ, что, по всему вѣроятію, скоро вызоветъ перепроизводство аэроплановъ и паденіе цѣнъ на нихъ.

Широкое распространеніе аэроплановъ задерживается обученіемъ полетамъ на нихъ, такъ какъ мѣстъ и учителей число ограниченное, да и обученіе требуетъ времени и удобныхъ метеорологическихъ условій.

Во всякомъ случаѣ авіація въ 1909 году сдѣлала, по сравненію съ предыдущими годами, колосальные успѣхи; что дастъ настоящій 1910 годъ трудно предвидѣть.





„Воздухоплаватель".

VII годъ изданія.

ОРГАНЪ
ИМПЕРАТОРСКАГО
ВСЕРОССІЙСКАГО АЭРО-КЛУБА

Цѣна 5 руб. въ годъ.

